



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการการศึกษาและประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการลงทุนเพื่อ
จัดทำยุทธศาสตร์เชิงรุกสำหรับเครือข่ายภาคเอกชนไทยในการเข้าสู่ประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน

โดยรองศาสตราจารย์ ดร.วันชัย รัตนวงษ์ และคณะ

กันยายน 2556

สัญญาเลขที่ RDG5550043

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการการศึกษาและประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการลงทุนเพื่อ
จัดทำยุทธศาสตร์เชิงรุกสำหรับเครือข่ายภาคเอกชนไทยในการเข้าสู่ประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน

คณะผู้วิจัย	สังกัด
1. รศ.ดร.วันชัย รัตนวงษ์	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
2. รศ.ดร.สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
3. ผศ.รจนาฏ ไกรปัญญาพงศ์	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
4. ดร.รวินกานต์ ศรีนนท์	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
5. อ.ชนิทรนันท์ กุลทนนท์	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
6. ผศ.ดร.วัชรวิ จันทระประกายกุล	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
7. ผศ.วรินทร์ วงษ์มณี	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
8. น.ส.วรารัตน์ ธีระศักดิ์	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นของผู้วิจัย วช. สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการการศึกษาและประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการลงทุนเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์เชิงรุกสำหรับเครือข่ายภาคเอกชนไทยในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน

1. ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของประเทศอาเซียน

จากการที่ได้ศึกษาศักยภาพความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศในกลุ่ม ASEAN และประเทศจีนโดยนำดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ปี 2013 ของแต่ละประเทศมาเปรียบเทียบพบว่าประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ดีที่สุดในโลกโดยมีคะแนน 4.13 จาก 5 เป็นอันดับ 1 มากกว่าทุกๆ ประเทศในโลก โดยมีจุดเด่นที่ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure) ที่ดีมาก และ การส่งมอบสินค้าที่รวดเร็วตรงต่อเวลา (Timeliness) นอกจากนี้ประเทศสิงคโปร์มีการวางแผนที่ดี มีการบริหารจัดการที่เป็นเลิศ มีการนำเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการจัดการโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตามสินค้าที่ผ่านประเทศสิงคโปร์จะเป็น transshipment มากกว่าเป็นสินค้าจากแหล่งผลิตหรือแหล่งบริโภคสินค้า ด้วยพื้นที่ที่จำกัดจึงจำเป็นต้องมีการออกแบบให้สินค้าหมุนเวียนได้รวดเร็ว แม่นยำ และตรงต่อเวลา ไม่สามารถเก็บสินค้าไว้ในพื้นที่จัดเก็บได้เป็นเวลานาน

ประเทศที่มีดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์รองจากสิงคโปร์ ได้แก่ ประเทศจีน คะแนน 3.52 จาก 5, มาเลเซีย คะแนน 3.49 จาก 5 และประเทศไทยที่มีคะแนน 3.18 จาก 5 สามประเทศนี้เป็นแหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญของโลกได้แก่ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ ยางพารา ดังนั้นจะมีการนำวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบทั้งในและนอกประเทศ ไปทำการผลิตเพื่อใช้ในประเทศและทำการส่งออก การวางแผนการผลิตต้องทำการวางแผนทั้งโซ่อุปทาน เพื่อให้การผลิตและการกระจายสินค้าเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งต้องมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้ามามีบทบาทในการบริหารโซ่อุปทาน ดังนั้นการบริหารโลจิสติกส์ที่ดีและมีประสิทธิภาพจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของทั้งสองประเทศนี้ได้ ไม่ว่าจะเป็นพิธีการศุลกากร ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน คุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งการติดตามสืบค้นสินค้าระหว่างการผลิตและขนส่งประเทศไทยต้องมีการพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำให้มากขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้า นอกจากทางถนนที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย

ประเทศฟิลิปปินส์ เวียดนาม และอินโดนีเซียมีดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์เป็น 3.02, 3, และ 2.94 จากคะแนนเต็ม 5 ตามลำดับ สามประเทศนี้มีความได้เปรียบจากการขนส่งทางน้ำที่สามารถขนส่งวัตถุดิบและสินค้าได้ตลอดทั่วประเทศ รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศทางน้ำได้สะดวก อย่างไรก็ตามด้วยข้อจำกัดทางภูมิประเทศของอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ที่เป็นหมู่เกาะ ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนหรือทางรางทำได้ไม่สะดวก การขนส่งจากต้นทางถึงจุดหมายปลายทางแบบ door-to-door ทั่วประเทศ ยุ่งยาก ต้องเสียเวลาและต้นทุนในการขนถ่ายสินค้าผ่านทางน้ำ การรวบรวมและกระจายสินค้าทำได้เฉพาะในพื้นที่เกาะขนาดใหญ่เท่านั้น ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูง ในขณะที่ประเทศเวียดนามมีสภาพถนนหนทางยังไม่ได้มาตรฐานสากล จำเป็นต้องมีการพัฒนาถนนให้ดีขึ้น สินค้าส่วนใหญ่ที่ทำการขนส่งทางน้ำจะเป็นสินค้าเกษตรหรือเหมืองที่มีมูลค่าเพิ่มต่ำ และระบบกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการจัดการโลจิสติกส์ยังล้าสมัย

สำหรับประเทศกัมพูชา ลาว และพม่ามีดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ที่ 2.56, 2.5, และ 2.37 จากคะแนนเต็ม 5 ประเทศพม่าและลาวตอนบนมีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาสูงส่งผลให้การขนส่งทางถนนเป็นไปด้วยความลำบาก เส้นทางคดเคี้ยวและอันตราย นอกจากนี้ประเทศลาวไม่มีทางติดต่อทางทะเลต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะที่ประเทศกัมพูชามีการวางผังเมืองจากประเทศฝรั่งเศสในอดีต ได้แต่หยุดการพัฒนาสาธารณูปโภคจากสงครามในประเทศ เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมไม่ได้มาตรฐาน รวมถึงระบบราชการที่ไม่เอื้อต่อการทำธุรกิจ ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและกระจายสินค้าสูง และ

ใช้เวลาการขนส่งนาน ทั้งสามประเทศต้องทำการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน ทั้งถนน สะพาน รางรถไฟ บุคลากร กฎหมาย ไฟฟ้า น้ำประปา และเทคโนโลยีที่สำคัญ สินค้าจำพวกปูนซีเมนต์ เหล็ก และวัสดุก่อสร้างจะมีความต้องการสูง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาดังกล่าวจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูง ต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและความร่วมมือจากประเทศที่มีความพร้อม มากกว่าเช่น ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซียและไทย รวมถึงประเทศนอกกลุ่มอาเซียนอย่างประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี

2. ศักยภาพด้านการแข่งขันประเทศอาเซียน

ผลการวิเคราะห์ศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศในกลุ่มอาเซียนตาม Diamond model มีดังนี้

ปัจจัยด้านการผลิตของกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถสรุปได้ดังนี้

- ท่าเลที่ตั้งของกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถเชื่อมโยงได้ทั้งจีน อินเดีย และตะวันออกกลาง
- เป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของทวีปเอเชีย
- เป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญทั้งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และพลังงานไฟฟ้า
- มีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็น แร่ธาตุ ป่าไม้
- มีกำลังซื้อจากประชากร 600 ล้านคน
- เป็นแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญของโลก เช่น ข้าว อาหารทะเล น้ำตาล
- มีพื้นที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ เช่น กาแฟ ชา ยาสูบ อ้อย ปาล์มน้ำมัน ยางพารา
- มีแหล่งท่องเที่ยวและวัฒนธรรมประจำอาเซียน สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลกได้
- มีแรงงานรองรับในอาเซียนอย่างเพียงพอ

ปัจจัยด้านการตลาดของกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถสรุปได้ดังนี้

- มีความต้องการสินค้าประเภทอาหาร และสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค เนื่องจากมีจำนวนประชากร 600 ล้านคน
- สินค้าที่จำเป็นต่อการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน ได้แก่ ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เหล็ก เป็นต้น
- ยกระดับมาตรฐานการศึกษาและการพัฒนาคนสำหรับการพัฒนาภูมิภาค
- พัฒนาระบบบริการทางการเงิน ประกันภัย การแพทย์และสาธารณสุข ให้มีมาตรฐานทั้งภูมิภาค
- การพัฒนาระบบพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีประสิทธิภาพ
- สินค้าที่ช่วยอำนวยความสะดวก อาทิ เครื่องใช้ไฟฟ้า รถมอเตอร์ไซด์ มีแนวโน้มได้รับความนิยมมากขึ้น

อุตสาหกรรมสนับสนุนที่จะสร้างศักยภาพการแข่งขันของกลุ่มประเทศอาเซียนได้แก่

- โลจิสติกส์และขนส่ง เพื่อรองรับการขนย้ายสินค้า แรงงาน การท่องเที่ยว และเชื่อมโยงกับประเทศอื่นนอกภูมิภาคได้แก่ จีน ญี่ปุ่น อินเดีย เป็นต้น
- อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล เพื่อรองรับประชากรชาวมุสลิมที่มีมากที่สุดในภูมิภาค
- โรงแรม รีสอร์ท และทัวร์ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้ง่ายขึ้น

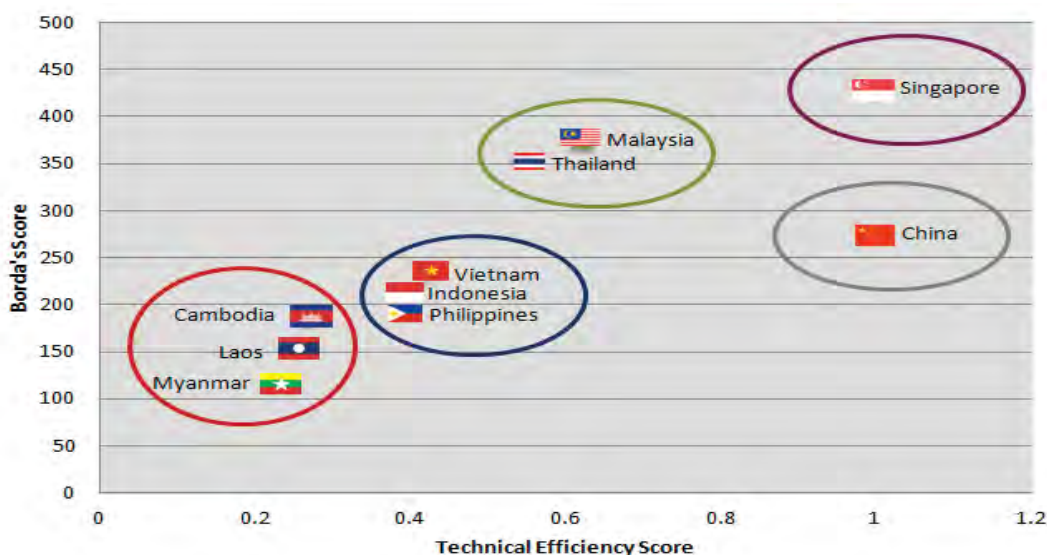
- การเงินและประกันภัย เพื่ออำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมระหว่างกันมากขึ้น
- การลงทุนหรือระดมทุนระหว่างกันในประเทศอาเซียน

กลยุทธ์ในการแข่งขันของกลุ่มประเทศอาเซียนมีดังนี้

- การเชื่อมโยงการค้าการลงทุนร่วมกับประเทศจีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลี ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์
- ควรจะมุ่งเน้นการพัฒนาท่องเที่ยวร่วมกัน อาทิ พม่า ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม
- ผลักดันการอำนวยความสะดวกทางการค้า การท่องเที่ยว
- พัฒนาสาธัญพื้ฐานให้ดีขึ้นร่วมมือในการลงทุนในโครงการ Contract Farming และการตั้งโรงงานแปรรูปสินค้าเกษตร เช่น ข้าว ยางพารา กาแฟ น้ำตาล ปาล์มน้ำมัน
- การพัฒนาพลังงานร่วมกัน
- การพัฒนาพื้นที่เพื่อการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- เสริมสร้างความสามารถของบุคลากรของในด้านต่าง ๆ อาทิ วิศวกรรมศาสตร์ โลจิสติกส์ การเจรจาการค้าระหว่างประเทศ การเงิน
- การจัดตั้งตลาดกลางสินค้าทั่วทั้งภูมิภาค

3. ความน่าลงทุนในประเทศอาเซียน

ผลการวิเคราะห์โอกาสความน่าลงทุนของประเทศในกลุ่มอาเซียน 9 ประเทศและจีนสามารถแสดงได้ดังแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 1: การจัดกลุ่มศักยภาพการลงทุนในอาเซียน (9 ประเทศ)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศอาเซียนอีก 9 ประเทศ พบว่า

- **กลุ่มที่ 1:** กลุ่มประสิทธิภาพสูง – โอกาสความน่าลงทุนสูง (High Efficiency – High Opportunity) ประกอบด้วย สิงคโปร์

- **กลุ่มที่ 2:** กลุ่มประสิทธิภาพปานกลาง – โอกาสความน่าลงทุนปานกลาง (Medium Efficiency – Medium Opportunity) ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน
- **กลุ่มที่ 3:** กลุ่มประสิทธิภาพปานกลาง – โอกาสความน่าลงทุน สูง (Medium Efficiency – High Opportunity) ประกอบด้วย ประเทศไทย และมาเลเซีย
- **กลุ่มที่ 4:** กลุ่มประสิทธิภาพต่ำ – โอกาสความน่าลงทุนปานกลาง (Low Efficiency – Medium Opportunity) ประกอบด้วย ประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม
- **กลุ่มที่ 5:** กลุ่มประสิทธิภาพต่ำ – โอกาสความน่าลงทุนต่ำ (Low Efficiency and Opportunity) ได้แก่ ประเทศลาว กัมพูชา และ พม่า

4. สรุปผลการวิเคราะห์และเสนอแนวทางการพัฒนากับประเทศสมาชิก อาเซียนและจีน สำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย

ผู้ประกอบการที่ทางทีมวิจัยนำมาเป็นตัวอย่างเป็นตัวอย่างสำหรับงานวิจัยครั้งนี้มาจากหน่วยงานภาคเอกชนต่างๆ ได้แก่ สมาพันธ์ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หอการค้าจังหวัดและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย โดยทีมวิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลผู้ประกอบการทั้งหมด 200 ราย โดยแบ่งตามลักษณะภูมิภาค ประกอบด้วยกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 79 บริษัท ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 50 บริษัท และภาคใต้ จำนวน 71 บริษัท โดยทำการประเมินผู้ประกอบการใน 5 ด้านได้แก่ ด้านกลยุทธ์และการวางแผน ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ด้านความร่วมมือกับองค์กรภายนอก ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย ซึ่งผลการสำรวจผู้ประกอบการสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1: ผลการสำรวจความพร้อมของผู้ประกอบการ (จำนวนบริษัทที่ได้คะแนนในระดับต่างๆ)

เกณฑ์การประเมินด้านต่างๆ	จำนวนบริษัทที่ได้คะแนนในระดับต่างๆ			
	80-100%	70-79%	60-69%	< 60%
ด้านกลยุทธ์และการวางแผน	10	21	19	150
ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์	6	23	30	141
ด้านความร่วมมือกับองค์กรภายนอก	7	17	47	129
ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ	16	12	63	109
ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย	19	17	50	114

จากตารางที่ 1 พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ (มากกว่า 70%) มีคะแนนน้อยกว่า 60% แสดงถึงศักยภาพในด้านต่างๆค่อนข้างน้อย มีเพียงส่วนน้อยประมาณ 3-10% เท่านั้นที่มีศักยภาพอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” คือได้คะแนนมากกว่า 80% ในแต่ละด้าน และมีประมาณ 6-11% ที่มีคะแนนอยู่ในระดับ “ดี” คือได้คะแนนอยู่ระหว่าง 70-79% ดังนั้นผู้ประกอบการควร

ต้องได้รับการเพิ่มพูนความรู้ในด้านต่างๆ โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่มีคะแนนน้อยกว่า 60% ควรได้รับการอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ในทุกๆด้าน ดังนี้

- ด้านกลยุทธ์และการวางแผน ผู้ประกอบการที่ได้คะแนนต่ำกว่า 60% ซึ่งเป็นกลุ่มที่อาจไม่มีการวางแผนอย่างเป็นทางการ รวมทั้งขาดแผนพัฒนาและปรับปรุงกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่เป็นลายลักษณ์อักษร ส่วนมากเป็นการวางแผนแบบไม่เป็นทางการและไม่มีการวางแผนอย่างเป็นระบบ รวมทั้งไม่มีการตั้งดัชนีชี้วัดที่ชัดเจน เพราะฉะนั้นบริษัทเหล่านี้ควรได้รับการพัฒนาด้านการวางแผนกลยุทธ์
- กลยุทธ์ในการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานด้าน Logistics เพื่อสร้างองค์ความรู้ที่สามารถวิเคราะห์ปัญหา และสามารถวางแผนกลยุทธ์เชิงรับและเชิงรุกทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อสร้างโอกาสในการทำกำไรในการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ
- การเพิ่มมูลค่าในธุรกิจโลจิสติกส์ โดยเน้นด้านความรู้ในการเพิ่มมูลค่าของเงินทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ การวางแผนด้านโซ่อุปทาน และระบบการจัดการ ด้วยการเข้าถึงข้อมูลที่ต้องการ และรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับทุกกิจกรรมของโซ่อุปทานซึ่งส่งผลให้ธุรกิจสามารถทำการตัดสินใจในเรื่องการให้บริการในธุรกิจได้อย่างถูกต้องแม่นยำ รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงความต้องการของลูกค้าอย่างพลวัต
- การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินกิจการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน รวมทั้งการนำระบบเทคโนโลยีแบบต่างๆแต่ละชนิด เช่น Bar code, RFID และ ระบบ EDI (Electronic Data Interchange) มาประยุกต์ในการทำงาน
- กฎหมาย ความร่วมมือและการค้าระหว่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่อง สิทธิพิเศษทางศุลกากร (GSP) เขตการค้าเสรี (FTA) สหภาพศุลกากร (Customs Union) มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (AD) และ มาตรการตอบโต้การอุดหนุน (CVD) ตลอดจนอุปสรรคทางการค้าในรูปของพิกัดศุลกากร (TB) และที่มีในรูปของพิกัดศุลกากร (NTB) เช่น อุปสรรคทางการค้าในทางเทคนิค (Technical Barriers) กับการจำกัดโควต้า และเรื่องการเปิดเสรีการค้าด้านสินค้าและบริการ (Liberalization of Trade in Goods and Services) กับความตกลงก่อตั้งเขตการค้าเสรีซึ่งมีผลกระทบต่อประเทศไทย
- กฎระเบียบและวิธีการในการค้าระหว่างประเทศ โดยเน้นเรื่องกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสัญญาการส่งออกและนำเข้าซึ่งสินค้า Incoterms โดยเฉพาะเลตเตอร์ออฟเครดิต พิธีการศุลกากรระหว่างประเทศ การประกันภัยทางทะเลและทางอากาศรวมถึงวิธีการและตัวอย่างในการจัดทำเอกสารต่างๆ

รวมทั้งผู้ประกอบการไทยควรต้องคำนึงถึงสิ่งต่างๆเหล่านี้ในเตรียมความพร้อมในการก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ

- **ความตระหนัก:** ผู้ประกอบการไทยควรทำความรู้จักและความเข้าใจในการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของ AEC โดยมองเป็นโอกาสในการขยายธุรกิจไทยไปสู่ระดับภูมิภาคและระดับโลกต่อไป
- **การปรับตัว:** ผู้ประกอบการไทยควรมีการเตรียมความพร้อมและปรับตัวให้เข้ากับกระแสความตื่นตัวในเรื่องของการก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- **การสร้างพลังร่วม:** ผู้ประกอบการไทยในทุกส่วนควรสร้างความร่วมมือและเตรียมความพร้อมร่วมกัน ระหว่างกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง รวมถึงภาครัฐและภาคเอกชน

อย่างไรก็ตามการจะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขัน และประสบผลสำเร็จทางด้านความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการจากประเทศสมาชิกรวมถึงการจะผลักดันให้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจและการค้าให้เหมือนกับกลุ่มสหภาพยุโรป (EU: European Union) ได้นั้น ภาครัฐบาลและภาคผู้ประกอบการเอกชนของไทยจะต้องมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินการร่วมกัน รวมถึงต้องมีการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของระบบเศรษฐกิจระดับภูมิภาคในอนาคตอันใกล้

5. ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาของภาครัฐสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยในการขยายตลาดกับประเทศสมาชิก อาเซียนและจีน

เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าไปขยายตลาดกับประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน ได้สะดวกมากขึ้นสิ่งที่ภาครัฐควรต้องดำเนินการได้แก่

- สร้างกฎหมายกลางให้เป็นมาตรฐานเดียวกันของอาเซียน เช่น น้ำหนักสินค้าที่รถบรรทุกสามารถขนได้
- มีหน่วยงานให้คำปรึกษาในด้านกฎหมาย (Compliance agent) ของทุกประเทศที่มีผู้ประกอบการเข้าไปทำธุรกิจ เมื่อเกิดปัญหาในเรื่องข้อกฎหมายของแต่ละประเทศ ผู้ประกอบการสามารถปรึกษาที่ปรึกษากฎหมายที่หน่วยงานรัฐเตรียมไว้ให้ได้
- วางนโยบายภาษาอาเซียนหรือจีนเป็นภาษาที่ 3 นอกจากการใช้ภาษาไทยและอังกฤษในหลักสูตร
- สนับสนุนการใช้สกุลเงินบาทเป็นสื่อกลางในการทำธุรกรรมในประเทศอาเซียน เนื่องจากจะลดต้นทุนเรื่องการแลกเปลี่ยนเงินตรา และลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน
- สร้างระบบประกันภัยกลางของอาเซียน เมื่อเกิดอุบัติเหตุและความเสียหายต่อยานพาหนะและสินค้าในการรับส่งสินค้าในประเทศอาเซียน การเรียกร้องสินไหม และการจ่ายค่าชดเชยที่เหมาะสม และเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งอาเซียน
- ลดค่าธรรมเนียมการบริการทางการเงินข้ามประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียนและจีน อาทิ การโอนเงิน การชำระเงินระหว่างกัน
- ยกระดับและสร้างมาตรฐานการบริการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าจากกลุ่มประเทศอาเซียน

โครงการการศึกษาและประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการลงทุนเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์เชิงรุกสำหรับ เครือข่ายภาคเอกชนไทยในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน

บทคัดย่อ

ประเทศในสมาชิกอาเซียนมีเป้าหมายในการรวมตัวทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อให้เป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพในการแข่งขันสูง มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และสามารถบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกได้ ในการเปิดเสรีบริการด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของทุกประเทศในอาเซียนสามารถเข้าไปลงทุนทำธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดสำหรับการค้าและบริการข้ามพรมแดนและลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะ ซึ่งผู้ประกอบการไทยควรจะต้องตระหนักถึงความท้าทายและโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยที่จะได้รับจากการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อสร้างโอกาสในการขยายการดำเนินธุรกิจไปยังประเทศสมาชิกอื่นของอาเซียนได้ ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์สามารถเตรียมพร้อมและวางแผนในเชิงรุกในการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน งานวิจัยนี้มีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษาและประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการลงทุนเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์เชิงรุกให้กับผู้ประกอบการไทย

การวิจัยนี้ได้ดำเนิน 5 ขั้นตอน ตั้งแต่การศึกษาข้อมูลพื้นฐานต่างๆ การประเมินศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยอย่างเป็นระบบ การสำรวจ วิเคราะห์เชิงลึกในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศต่างๆ และการประเมินศักยภาพความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียน และจีน ผลการศึกษาที่ได้นั้น ได้ข้อมูลในหลายมิติ ทั้งข้อมูลภาพรวม ข้อมูลเชิงวิเคราะห์ รูปแบบการลงทุนในประเทศที่มีศักยภาพ ผลกลุ่มศักยภาพการลงทุนในอาเซียน และจีน โดยกลุ่มที่ 1: กลุ่มประสิทธิภาพสูง – โอกาสความน่าลงทุนสูง ได้แก่ สิงคโปร์ กลุ่มที่ 2: กลุ่มประสิทธิภาพปานกลาง – โอกาสความน่าลงทุนปานกลาง ได้แก่ จีน กลุ่มที่ 3: กลุ่มประสิทธิภาพปานกลาง – โอกาสความน่าลงทุนสูง ได้แก่ ประเทศไทย และมาเลเซีย กลุ่มที่ 4: กลุ่มประสิทธิภาพต่ำ – โอกาสความน่าลงทุนปานกลาง ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และกลุ่มที่ 5: กลุ่มประสิทธิภาพต่ำ – โอกาสความน่าลงทุนต่ำ ได้แก่ ประเทศลาว กัมพูชา และ พม่า ซึ่งในแต่ละกลุ่มแนวทางการลงทุนที่ผู้ประกอบการที่จะต้องเตรียมตัวจะมีแนววิธีที่ต่างๆ กัน ซึ่งในงานวิจัยได้นำเสนอกลยุทธ์เชิงรุกแก่ผู้ประกอบการในการเตรียมพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งการค้าเสรีไทยจีน

A Study and Evaluation of Logistics and Investment Potential for Proactive Strategy for THAILAND Entrepreneur Network in ASEAN Economic Community and China FTA

Abstract

The ASEAN Economic Community (AEC) is aiming to the goal of regional economic integration by 2015. AEC envisages the following key characteristics: a highly competitive economic region, a region of equitable economic development, and a region fully integrated into the global economy. The logistics industry is one of the services in which equity participation in ASEAN countries is set to change under the AEC. AEC also eliminates tariffs in trade and services, as well as the free movement of skilled labour, capital, and a streamlined customs. As a result, Thai companies must be aware of these new opportunities and prepared to meet inherent challenges to expand their businesses into other ASEAN countries. Therefore, this research aims to study and evaluate logistics and investment potentials to propose proactive strategies for Thai entrepreneurs in ASEAN Economic Community and China Free Trade Area.

The research methodology comprises of 5 phases; starting from studying all related secondary data to logistics industry in ASEAN, evaluating 200 Thai logistics companies on how well they plan and deliver their current strategies, surveying logistics infrastructure and carrying out in-depth interviews with practitioners in logistics field in ASEAN countries and China, assessing the investment potential of each country, and presenting the recommendation of proactive strategies for Thai entrepreneurs and related supporting organization. This research provides several results in different dimensions such as the general view of each country in infrastructure, labor, education, trade and investment and potential industries in each ASEAN countries. This research also proposes the categorization of the countries into five groups in the perspectives of logistics efficiency and investment opportunity: group 1, High Efficiency and High Opportunity, includes Singapore; group 2, Medium Efficiency and Medium Opportunity, includes China; group 3, Medium Efficiency and High Opportunity, includes Thailand and Malaysia; group 4, Low Efficiency and Medium Opportunity, includes Indonesia, Philippines and Vietnam; and group 5, Low Efficiency and Low Opportunity, includes Laos, Cambodia and Myanmar. To successfully invest in each categorized group requires different strategy, this research proposes proactive strategies for Thai entrepreneurs to take advantage from AEC and FTA Thai-China.

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1	บทนำ	
	1.1 ความสำคัญและที่มาของงานวิจัย	1-1
	1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	1-2
	1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-2
บทที่ 2	ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	
	2.1 SWOT Analysis	2-1
	2.2 Five Forces Model	2-3
	2.3 Diamond Model	2-5
	2.4 กรอบแนวคิดการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร (PEST Analysis)	2-6
	2.5 การวัดประสิทธิภาพการลงทุนด้วยวิธีการข้อมูลเอบล้อม (Data Envelopment Analysis: DEA)	2-9
	2.6 การจัดเรียงอันดับ (Ranking Method)	2-12
	2.7 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	2-15
	2.8 เอกสารอ้างอิงของการวิจัย	2-25
บทที่ 3	ระเบียบวิธีวิจัย	
	3.1 กรอบการวิจัย	3-1
	3.2 ขั้นตอนในการศึกษาวิจัย	3-1
	3.3 ขั้นตอนที่ 1 การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ	3-2
	3.4 ขั้นตอนที่ 2 การประเมินศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย	3-3
	3.5 ขั้นตอนที่ 3 การสำรวจและวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน	3-3
	3.6 ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพในการลงทุน	3-4
	3.7 ขั้นตอนที่ 5 แนวทางการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศ AEC	3-5
	3.8 ผลที่คาดว่าจะได้รับในแต่ละช่วงระยะเวลา	3-5
บทที่ 4	ศักยภาพของประเทศสมาชิก	
	4.1 การวิเคราะห์ SWOT ของประเทศสมาชิกอาเซียน	4-1
	4.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม PEST	4-11
	4.3 การวิเคราะห์ Diamond Model ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน	4-16
	4.4 ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศในอาเซียนและจีน	4-24
	4.5 การวิเคราะห์ Five Forces Model ประเทศในสมาชิกอาเซียน	4-26
	4.6 สรุปเปรียบเทียบศักยภาพในการแข่งขันจากพื้นฐานของแต่ละประเทศ	4-32

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5	ประสิทธิภาพ และ โอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์	
	5.1 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลโอบล้อม และการจัดเรียงอันดับการลงทุน	5-1
	5.2 ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศเป้าหมาย	5-8
	5.3 ผลการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธี Condorcet Approach	5-13
	5.4 ผลการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธี Borda's Scoring Rule	5-20
	5.5 การอภิปรายผลการวัดประสิทธิภาพ และการจัดโอกาสความน่าลงทุนทางด้าน โลจิสติกส์	5-33
บทที่ 6	การกระจายสินค้าในประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และสาธารณรัฐ ประชาชนจีน	
	6.1 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซีย	6-1
	6.2 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศกัมพูชา	6-2
	6.3 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศเวียดนาม	6-3
	6.4 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศสิงคโปร์	6-4
	6.5 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศลาว	6-4
	6.6 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่พม่า	6-5
	6.7 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศอินโดนีเซีย	6-6
	6.8 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศบรูไน	6-7
	6.9 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศฟิลิปปินส์	6-8
	6.10 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	6-9
บทที่ 7	การประเมินศักยภาพผู้ประกอบการไทย	
	7.1 กำหนดเกณฑ์การประเมิน	7-2
	7.2 ออกแบบแบบสอบถาม	7-3
	7.3 กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่มีวิจัยเลือกมาเพื่อประเมินศักยภาพ	7-8
	7.4 ประเมินศักยภาพผู้ประกอบการและสรุปผล	7-8
บทที่ 8	สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	
	8.1 สรุปผลการวิเคราะห์และประเมินศักยภาพเบื้องต้นของประเทศสมาชิกในกลุ่ม อาเซียน	8-1
	8.2 สรุปผลการวิเคราะห์โอกาสความน่าลงทุนของประเทศในกลุ่มอาเซียนและจีน	8-3
	8.3 สรุปเส้นทางการขนส่ง และต้นทุนค่าขนส่งจากประเทศไทยไปยังประเทศสมาชิกใน อาเซียนและจีน	8-7

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

8.4 สรุปผลการประเมินศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย	8-8
8.5 ข้อเสนอแนะ	8-9

สารบัญแผนภาพ

		หน้า
แผนภาพที่ 2.1	ความสัมพันธ์หรือการเชื่อมโยงของ PEST Analysis และ SWOT Analysis	2-1
แผนภาพที่ 2.2	SWOT Matrix	2-2
แผนภาพที่ 2.3	TOWS Matrix	2-3
แผนภาพที่ 2.4	สภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรม (Porter's 5 Forces Model)	2-4
แผนภาพที่ 2.5	Diamond Model	2-5
แผนภาพที่ 2.6	ตัวอย่าง National Diamond Model ของ Michael E. Potter	2-6
แผนภาพที่ 2.7	PEST Analysis Model	2-6
แผนภาพที่ 2.8	แสดงตัวอย่างอัตราการเจริญเติบโตของภาคอุตสาหกรรมในระดับของการนำเข้าและส่งออก	2-8
แผนภาพที่ 2.9	ตัวอย่างการวิเคราะห์ในรูปแบบในระดับของราย Sector	2-8
แผนภาพที่ 2.10	ตัวอย่างดัชนีชี้วัดลำดับความน่าลงทุนของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน	2-9
แผนภาพที่ 2.11	การวัดประสิทธิภาพภายใต้แบบจำลอง BCC	2-11
แผนภาพที่ 2.12	Ranking Methodology	2-12
แผนภาพที่ 2.13	มูลค่าการส่งออก นำเข้า ระหว่างไทยและจีน	2-17
แผนภาพที่ 2.14	FDI Flows ระหว่างอาเซียนและจีน (in \$ millions)	2-17
แผนภาพที่ 2.15	วัฏจักรของอุตสาหกรรมไทย	2-23
แผนภาพที่ 3.1	ขั้นตอนการศึกษาวิจัย	3-1
แผนภาพที่ 4.1	กลุ่มอายุประชากรและจำนวนกำลังแรงงานในภูมิภาคอาเซียน	4-6
แผนภาพที่ 4.2	อัตราค่าแรงประจำวันในปี 2012 ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน	4-7
แผนภาพที่ 4.3	ทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญของประเทศในภูมิภาคอาเซียน	4-8
แผนภาพที่ 4.4	อัตราการเจริญเติบโต GDP ของอาเซียน	4-9
แผนภาพที่ 4.5	การขนส่ง 39 เส้นทางระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนและภูมิภาคอื่นๆ	4-10
แผนภาพที่ 5.1	ค่าคะแนนประสิทธิภาพการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์	5-10
แผนภาพที่ 5.2	การจัดกลุ่มศักยภาพการลงทุน (19 ประเทศ)	5-36
แผนภาพที่ 5.3	การจัดกลุ่มศักยภาพการลงทุนในอาเซียน (9 ประเทศ)	5-36
แผนภาพที่ 6.1	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซีย	6-1
แผนภาพที่ 6.2	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศกัมพูชา	6-2
แผนภาพที่ 6.3	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศเวียดนาม	6-3
แผนภาพที่ 6.4	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศสิงคโปร์	6-4
แผนภาพที่ 6.5	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศลาว	6-5
แผนภาพที่ 6.6	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศพม่า	6-6
แผนภาพที่ 6.7	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศอินโดนีเซีย	6-7

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

		หน้า
แผนภาพที่ 6.8	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศบรูไน	6-8
แผนภาพที่ 6.9	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศฟิลิปปินส์	6-8
แผนภาพที่ 6.10	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองคุนหมิง	6-10
แผนภาพที่ 6.11	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองเฉิงตู	6-10
แผนภาพที่ 6.12	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองฉงชิ่ง	6-10
แผนภาพที่ 6.13	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองซีอาน	6-11
แผนภาพที่ 6.14	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองหนานหนิง	6-11
แผนภาพที่ 6.15	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองกวางโจว	6-12
แผนภาพที่ 6.16	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองเฉียนเหมิน	6-12
แผนภาพที่ 6.17	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองเซี่ยงไฮ้	6-13
แผนภาพที่ 6.18	การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองปักกิ่ง	6-13
แผนภาพที่ 7.1	แสดงผลการสำรวจความต้องการและประเมินศักยภาพของผู้ประกอบการ	7-18
แผนภาพที่ 8.1	การจัดกลุ่มศักยภาพการลงทุนในอาเซียนและจีน	8-3

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 2.1	ส่วนหนึ่งของ indicators ที่ใช้ในการประเมินความน่าลงทุนทางด้าน โลจิสติกส์	2-13
ตารางที่ 2.2	ข้อมูลตัวบ่งชี้	2-13
ตารางที่ 2.3	A frequency matrix for application of Borda's rule	2-14
ตารางที่ 2.4	Outranking matrix derived from the Concordet approach	2-15
ตารางที่ 2.5	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศจีนกับอาเซียน	2-16
ตารางที่ 2.6	Global Competitiveness Index: Infrastructure Pillar, [10]	2-18
ตารางที่ 2.7	Global Competitiveness Index: Infrastructure Details	2-18
ตารางที่ 2.8	ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ หรือ GDP ของประเทศในกลุ่มอาเซียน	2-19
ตารางที่ 2.9	มูลค่าการส่งออกของอาเซียนในตลาดอาเซียน	2-19
ตารางที่ 2.10	มูลค่าการนำเข้าของอาเซียนในตลาดอาเซียน	2-20
ตารางที่ 2.11	มูลค่าการส่งออกของไทยไปประเทศต่างๆในอาเซียน	2-20
ตารางที่ 2.12	มูลค่าการนำเข้าของไทยไปประเทศต่างๆในอาเซียน	2-21
ตารางที่ 2.13	ส่วนแบ่งการตลาดของการส่งออกของไทยไปประเทศต่างๆในอาเซียน	2-21
ตารางที่ 2.14	ส่วนแบ่งการตลาดของการนำเข้าของไทยไปประเทศต่างๆในอาเซียน	2-22
ตารางที่ 2.15	ดุลการค้าของไทยกับประเทศต่างๆในอาเซียน	2-22
ตารางที่ 2.16	ผลกระทบจาก AEC จำแนกตามรายอุตสาหกรรม	2-24
ตารางที่ 3.1	กิจกรรมและผลที่คาดว่าจะได้รับ	3-5
ตารางที่ 4.1	สรุปการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของแต่ละประเทศ สมาชิกในกลุ่มอาเซียน	4-2
ตารางที่ 4.2	สรุปการวิเคราะห์ PEST ของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนและจีน	4-12
ตารางที่ 4.3	สรุปปัจจัยทางการเมืองของกลุ่มประเทศอาเซียน	4-14
ตารางที่ 4.4	สรุปปัจจัยทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียน	4-15
ตารางที่ 4.5	สรุปปัจจัยทางสังคมของกลุ่มประเทศอาเซียน	4-15
ตารางที่ 4.6	สรุปปัจจัยทางเทคโนโลยีของกลุ่มประเทศอาเซียน	4-16
ตารางที่ 4.7	สรุปการวิเคราะห์ Diamond ของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนและจีน	4-17
ตารางที่ 4.8	สรุปดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ในอาเซียนและจีน	4-25
ตารางที่ 4.9	สรุปผลการวิเคราะห์ Five Forces Model ประเทศในสมาชิกอาเซียนและจีน	4-27
ตารางที่ 4.10	สรุปรายประเทศ สินค้า คู่ค้าที่สำคัญ	4-32
ตารางที่ 4.11	สรุปความพร้อมของแต่ละประเทศตามรายอุตสาหกรรม	4-33
ตารางที่ 5.1	ตัวแปรปัจจัยการผลิต และผลผลิตในแบบจำลอง DEA	5-2
ตารางที่ 5.2	ค่าสถิติเชิงพรรณนาของตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลอง DEA	5-3
ตารางที่ 5.3	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลอง DEA	5-3

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 5.4	ข้อมูลส่วนที่ใช้ในการจัดเรียงลำดับ (Ranking Data)	5-4
ตารางที่ 5.5	ค่าคะแนนประสิทธิภาพจากแบบจำลอง DEA – BCC	5-9
ตารางที่ 5.6	ผลการวิเคราะห์ลักษณะของผลได้ต่อขนาด (Returns to Scale)	5-11
ตารางที่ 5.7	ผลการคำนวณมูลค่าปัจจัยการผลิตส่วนเกิน และจำนวนผลผลิตส่วนที่ขาด	5-12
ตารางที่ 5.8	คะแนน Outranking ของ 21 ประเทศ	5-14
ตารางที่ 5.9	อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 21 ประเทศ ด้วยวิธี Condorcet Approach	5-16
ตารางที่ 5.10	อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนด้วยวิธี Condorcet Approach	5-16
ตารางที่ 5.11	คะแนน Outranking ของ 19 ประเทศ	5-18
ตารางที่ 5.12	อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Condorcet Approach	5-20
ตารางที่ 5.13	อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนด้วยวิธี Condorcet Approach (ไม่รวมบรูไน)	5-20
ตารางที่ 5.14	ผลการจัดเรียงลำดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธี Borda's Scoring Rule 21 ประเทศ	5-22
ตารางที่ 5.15	อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 21 ประเทศ ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule	5-23
ตารางที่ 5.16	อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนด้วยวิธี Borda's Scoring Rule	5-23
ตารางที่ 5.17	ผลการจัดเรียงลำดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธี Borda's Scoring Rule ทั้ง 19 ประเทศ	5-25
ตารางที่ 5.18	อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule	5-26
ตารางที่ 5.19	อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule	5-25
ตารางที่ 5.20	ข้อมูลที่ใช้วิเคราะห์ด้านสภาวะแวดล้อมทางสังคมและการเมือง	5-28
ตารางที่ 5.21	ผลการจัดเรียงลำดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธี Borda's Scoring Rule ทั้ง 19 ประเทศ	5-30
ตารางที่ 5.22	อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule	5-31
ตารางที่ 5.23	อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule พิจารณาเฉพาะข้อมูลในตารางที่ 5.20	5-31
ตารางที่ 5.24	ตารางแสดงการจัดอันดับความน่าลงทุนของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศอื่นๆ รวม 19 ประเทศ โดยใช้ข้อมูลตามตารางที่ 5.4 และ 5.20	5-32

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 5.25	อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ โดยใช้ข้อมูลตามตารางที่ 5.4 และ 5.20	5-33
ตารางที่ 5.26	อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน (ขาดบรูไน) โดยใช้ข้อมูลตามตารางที่ 5.4 และ 5.20	5-33
ตารางที่ 5.27	ผลการจัดอันดับประสิทธิภาพ และคะแนนโอกาสในการลงทุนของอาเซียน และจีนด้วยวิธีการศึกษากรณีต่างๆ	5-34
ตารางที่ 6.1	แสดงเส้นทางการขนส่ง และ ต้นทุนค่าขนส่ง จากต้นทางประเทศไทยไปยังปลายทางประเทศต่างๆในอาเซียน	6-14
ตารางที่ 7.1	แบบสอบถามที่ใช้สำรวจความต้องการและประเมินศักยภาพผู้ประกอบการ	7-3
ตารางที่ 7.2	แสดงผลคะแนนจากการสำรวจผู้ประกอบการโดยใช้แบบสอบถาม	7-9
ตารางที่ 7.3	จำนวนบริษัทที่ได้คะแนนตามเกณฑ์ต่างๆ	7-17
ตารางที่ 7.4	แสดงจำนวนบริษัทที่ได้คะแนนในระดับต่างๆ	7-18
ตารางที่ 8.1	แสดงสินค้าและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศ	8-2
ตารางที่ 8.2	แสดงเส้นทางการขนส่ง และ ต้นทุนค่าขนส่ง จากต้นทางประเทศไทยไปยังปลายทางประเทศต่างๆในอาเซียน	8-7
ตารางที่ 8.3	ผลการสำรวจความพร้อมของผู้ประกอบการ (จำนวนบริษัทที่ได้คะแนนในระดับต่างๆ)	8-8

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของงานวิจัย

ประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนรวมทั้งสิ้น 10 ประเทศ มีข้อตกลงร่วมกัน เพื่อจัดตั้งข้อจำกัดด้านขอบเขตทางภูมิศาสตร์ระหว่างกันในอาเซียน โดยการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียนและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) นั้นต้องดำเนินการให้เกิดเป็นรูปธรรมภายในปี 2558 เพื่อให้ประเทศสมาชิกสามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานที่มีทักษะและเงินทุนได้อย่างเสรี ซึ่งจะช่วยให้ขอบเขตการค้าการลงทุนมีการขยายตัวสู่ประชาคมซึ่งมีประชากรมากกว่า 600 ล้านคน ทุกประเทศในประชาคมต่างมีโอกาสขยายตัวทางเศรษฐกิจและธุรกิจการค้าอย่างมหาศาล มีโอกาสเลือกใช้ทรัพยากรทั้งวัตถุดิบและแรงงานในประเทศสมาชิกได้อย่างคุ้มค่า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสามารถแข่งขันได้และสามารถสร้างอำนาจในการเจรจาต่อรองของอาเซียนในเวทีโลกได้

ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์และสถานที่ตั้งซึ่งเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้า การลงทุนและเส้นทางการคมนาคมขนส่ง ซึ่งประเทศไทยมีโอกาสทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของอาเซียน (ASEAN Hub) ดังนั้นประเทศไทยจะได้ประโยชน์จากการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดน การลงทุน และสามารถเชื่อมโยงการผลิตไทยสู่ภูมิภาคและสามารถสร้างโซ่คุณค่าได้ครบวงจร

ตามกรอบ AEC ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นไปได้มีการยกเลิกภาษีการค้าระหว่างกัน ส่งผลให้ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกสินค้าสู่ตลาดอาเซียนรวม 40,638.2 ล้าน USD เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 39.1 ทำให้ตลาดอาเซียนเป็นตลาดส่งออกอันดับหนึ่งของประเทศไทยในปัจจุบัน ด้านการนำเข้าไทยจากตลาดอาเซียนมีมูลค่ารวม 27,567.1 ล้าน \$US เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ร้อยละ 23.4 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 13,071.1 ล้าน \$US เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 1,643.1 ล้าน USD นอกจากนี้ตามกรอบ AEC ยังเร่งรัดให้มีการผ่อนคลายสิทธิในการลงทุนการถือครองหุ้นได้ในอัตราส่วนร้อยละ 70 ดังนั้นการเปิดเสรีจึงมีส่วนทำให้ธุรกิจบริการของไทยมีความได้เปรียบบางธุรกิจและหลายธุรกิจต้องปรับตัวเพื่อความอยู่รอดและสามารถแข่งขันได้ ตัวอย่างสำหรับธุรกิจบริการของประเทศไทยซึ่งคาดว่าจะได้เปรียบคือ การท่องเที่ยวและภัตตาคาร สุขภาพ การแพทย์และความงาม ก่อสร้างและออกแบบ ธุรกิจที่ต้องปรับตัวคือ การเงิน การธนาคารและประกันภัย โทรคมนาคม การค้าปลีกและค้าส่ง ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเสรีบริการด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน ในปี พ.ศ. 2556 ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของทุกประเทศในอาเซียนสามารถเข้าไปลงทุนทำธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้ และสามารถถือหุ้นในธุรกิจได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 โดยไม่มีข้อจำกัดและได้รับการปฏิบัติเหมือนธุรกิจในชาติ รวมทั้งยกเลิกข้อ จำกัดสำหรับการค้าและบริการข้ามพรมแดนและลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะภายในปี พ.ศ. 2558 ดังนั้นผู้ประกอบการไทยควรต้องรับทราบและเข้าใจถึงความท้าทายและโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยที่จะได้รับการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อเปลี่ยนวิกฤตให้เป็นโอกาสหรือสร้างโอกาสในการขยายการค้าในธุรกิจไปยังประเทศสมาชิกอื่นของอาเซียนได้ แต่ทั้งนี้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่ยังคงไม่ทราบว่าประชาคมอาเซียนคืออะไร มีผลกระทบกับธุรกิจที่ดำเนินอยู่และต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับอย่างไรซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญมาก และส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยโดยตรง ซึ่งงานวิจัยและผลการศึกษาเพื่อรองรับ AEC และการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน ของประเทศไทยเน้นเพียงการศึกษาเชิงตั้งรับและปรับโครงสร้างพื้นฐานรอกการรูกจากต่างชาติ แต่ไม่ทำการศึกษาเชิงรุกเพื่อให้นักลงทุนหรือผู้ประกอบการไทยเข้าไปแสวงหาโอกาส ซึ่งผู้ประกอบการและนักลงทุนไทยยังขาดข้อมูลที่สำคัญเพื่อประกอบการลงทุนในประเทศสมาชิกว่าควรลงทุนประเทศใด ประเทศไหนควรลงทุนธุรกิจอะไร มีอุปสรรคหรือความเสี่ยงอะไรต่อการลงทุน ซึ่งหากผู้ประกอบการไม่ทราบ

ข้อมูลเหล่านี้จะทำให้การเข้าไปลงทุนในประเทศสมาชิกเหล่านี้แบบไร้ทิศทางทำให้เสียโอกาสและความสามารถในการแข่งขัน

ดังนั้นคณะผู้วิจัยมีแนวความคิดในการศึกษาและประเมินศักยภาพการลงทุนทั้งในแง่เชิงรับ ปรับตัว เพื่อเตรียมความพร้อมและเชิงรุกเพื่อแสวงหาโอกาสและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีการค้ากับจีน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ผู้ประกอบการสามารถใช้ประกอบการตัดสินใจหรือกำหนดนโยบายการดำเนินธุรกิจ การลงทุนและเป็นวัคซีนป้องกัน เมื่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเปิดสมบูรณ์เต็มรูปแบบ

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. นำเสนอบทวิเคราะห์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า กฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและจีน
2. นำเสนอบทวิเคราะห์ทางการค้าสินค้า บริการและการลงทุน ตลอดจนระบบโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและจีน
3. นำเสนอบทวิเคราะห์ เปรียบเทียบข้อมูลทางด้านศักยภาพของเส้นทางการขนส่ง ต้นทุน ระยะเวลาและกฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องในทุกโหมดการขนส่งของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเมืองที่มีศักยภาพของจีน
4. วิเคราะห์และประเมินศักยภาพการลงทุนและนำเสนอรูปแบบการลงทุนในประเทศต่างๆที่มีศักยภาพ เช่น ประเทศใดควรไปลงทุนด้านคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า ประเทศใดควรไปลงทุนด้าน Logistics Service Provider หรือ เป็น One stop service ประเทศใดควรไปลงทุนด้าน Information technology เป็นต้น
5. สร้างความรู้และแนวทางการพัฒนา ปรับตัวและขยายตลาดกับประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน เพื่อเตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย ภายใต้การเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ ตามกรอบของ AEC

โดยนำเสนอข้อมูลในรูปแบบเชิงตัวเลขและเชิงประจักษ์ในรูปแบบต่างๆ เช่น ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขัน มิติของการวิเคราะห์ความเหมาะสมของการลงทุน ดัชนีชี้วัดลำดับความน่าลงทุนของแต่ละประเทศ มิติการวิเคราะห์เปรียบเทียบอุตสาหกรรมหรือธุรกิจโลจิสติกส์ที่นำลงทุนในแต่ละประเทศ เป็นต้น

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการศึกษา/คู่มือวิเคราะห์และประเมินศักยภาพการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจและดำเนินธุรกิจตลอดจนกำหนดนโยบายการค้าการลงทุน เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน โดยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม สามารถใช้เป็นข้อมูลเผยแพร่ให้ประชาชน ผู้ประกอบการและนักลงทุนที่สนใจ เพื่อใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติ การลงทุนและใช้กำหนดนโยบายในการดำเนินงานจัดทำยุทธศาสตร์ของการลงทุน (เอกสารและกิจกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการนำผลโครงการไปใช้ประโยชน์ ภาคผนวก ก)

ในส่วนของภาคเอกชน เช่นหอการค้าไทย สภาหอการค้าไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย สหพันธ์ขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยและสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทยสามารถใช้เป็นข้อมูลให้กับสมาชิกในการประกอบการ การปฏิบัติ การลงทุน กำหนดนโยบายในการดำเนินงานและจัดทำยุทธศาสตร์ของการลงทุนได้

นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นดัชนี Outbound FDI ของประเทศ Outbound Market Share ของประเทศ Outbound Market Access ของประเทศ Growth of Industrial ของประเทศ Supply Chain Linkage ของ

ประเทศ Competitive advantage ของระดับอุตสาหกรรมและประเทศ และมี Proactive Strategy สำหรับภาครัฐและเอกชน

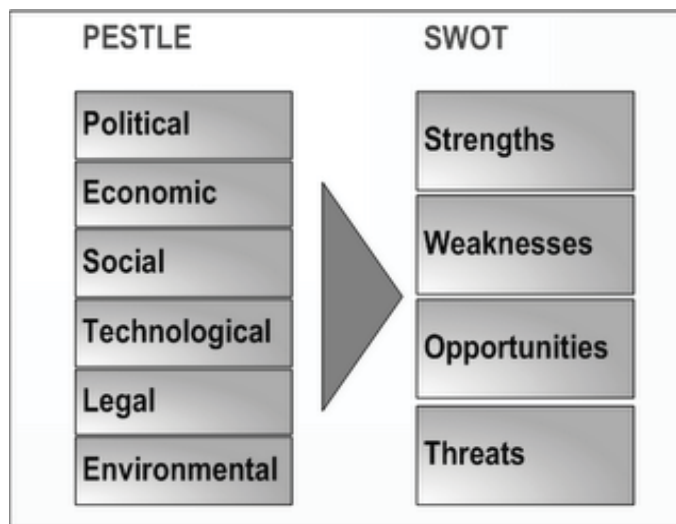
บทที่ 2

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2 นำเสนอทฤษฎีที่ใช้ในงานวิจัยและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง สำหรับในงานวิจัยการศึกษาและประเมินศักยภาพการลงทุนทั้งในแง่เชิงรับปรับตัว เพื่อเตรียมความพร้อมและเชิงรุกเพื่อแสวงหาโอกาสและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีการค้ากับจีนนี้ จะทำการวิเคราะห์ศักยภาพของประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในรายประเทศ ซึ่งเป็นการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบ โดยประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดของทฤษฎี Michael E. Porter SWOT Analysis, Five Forces Analysis และ Diamond Model) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก ส่วนด้านการหาระดับศักยภาพของประเทศต่างๆ เพื่อการลงทุนด้านโลจิสติกส์จะใช้ทฤษฎีการวิเคราะห์ข้อมูลโอบล้อม หรือ Data Envelopment Analysis (DEA) รวมทั้งเทคนิคการจัดอันดับมาทำการวิเคราะห์

2.1 SWOT Analysis

SWOT Analysis เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ ซึ่งช่วยผู้ประกอบการกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสิ่งแวดล้อมภายใน โอกาสและอุปสรรคจากสิ่งแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบที่มีศักยภาพจากปัจจัยเหล่านี้ต่อการดำเนินงานขององค์กร โดยได้มีการประยุกต์ใช้กันอย่างกว้างขวางในวงการธุรกิจ ทั้งนี้ SWOT Analysis เป็นการวิเคราะห์ต่อจาก PEST Analysis แสดงความสัมพันธ์หรือการเชื่อมโยงกันดังแผนภาพที่ 2.1 ซึ่งคำจำกัดความของแต่ละองค์ประกอบของ SWOT มีความหมายดังนี้



แผนภาพที่ 2.1: ความสัมพันธ์หรือการเชื่อมโยงของ PEST Analysis และ SWOT Analysis

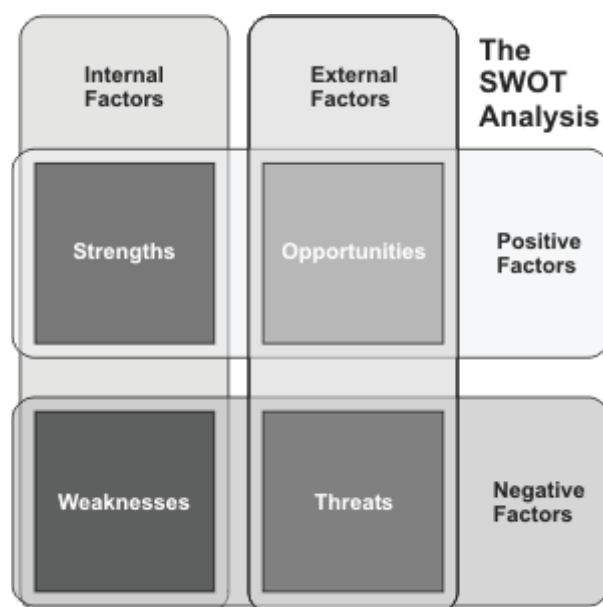
Strength-จุดแข็ง เป็นปัจจัยใดๆ ที่บริษัทหรือในบริบทของการประยุกต์ใช้ในที่นี้คือระดับประเทศ สามารถดำเนินการได้ดีกว่าประเทศอื่นๆ

Weakness-จุดอ่อน เป็นปัจจัยที่เมื่อพิจารณาโดยเปรียบเทียบกับประเทศอื่นแล้ว ประเทศดำเนินการได้ด้อยกว่า โดยในทั้งด้านของจุดแข็งและจุดอ่อนนั้น ถือเป็นศักยภาพที่มีอยู่ภายในบริษัทหรือในที่นี้คือในประเทศหนึ่งๆ ซึ่งจะพิจารณาจากทรัพยากรที่ประเทศนั้นมีอยู่ อันหมายถึง วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต รวมถึงอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและสนับสนุนของอุตสาหกรรมที่กำลังพิจารณา นอกจากนี้ ปัจจัยอีกส่วนหนึ่งที่ไม่ได้ประกอบอยู่ในอุตสาหกรรมนั้นๆ โดยตรง แต่มีผลต่อศักยภาพของอุตสาหกรรมที่ทำการศึกษาในประเทศหนึ่งๆ ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต คือ นโยบายจากภาครัฐ ซึ่งเป็นอีกส่วนหนึ่งที่จะพิจารณาด้วยเช่นกัน

Opportunity-โอกาส คือ ปัจจัยภายนอกประเทศที่ถือเป็นช่องทางหรือโอกาสสำหรับอุตสาหกรรมที่กำลังดำเนินการศึกษา

Threat-อุปสรรคหรือภัยคุกคาม คือ ปัจจัยภายนอกใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาหรือการค้าของอุตสาหกรรม

โดยในสองส่วนหลังนี้เป็นการพิจารณาจากปัจจัยที่อยู่ภายนอกประเทศเป็นหลัก SWOT Matrix แสดงดังแผนภาพที่ 2.2



แผนภาพที่ 2.2: SWOT Matrix

โดยทั่วไป กลยุทธ์ที่เกิดจากการประยุกต์ใช้ SWOT Analysis จะประกอบขึ้นจากการจับคู่ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ซึ่งปัจจัยภายในจะสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ปัจจัยที่ถือเป็นจุดแข็งของอุตสาหกรรม และปัจจัยที่ถือเป็นจุดอ่อนของอุตสาหกรรม ขณะที่ปัจจัยภายนอกก็สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ ปัจจัยที่ถือเป็นโอกาสของอุตสาหกรรม และปัจจัยที่ถือเป็นอุปสรรคของอุตสาหกรรม ซึ่งจะส่งผลให้สามารถแบ่งกลุ่มกลยุทธ์ทางเลือกได้ 4 ประการ ดังนี้

1. กลยุทธ์ SO เป็นสถานการณ์ที่จะใช้จุดแข็งของอุตสาหกรรมเพื่อสร้างโอกาสหรือก่อให้เกิดผลดีจากโอกาสที่มีอยู่ ตัวอย่างกลยุทธ์การรุกไปข้างหน้า SO Strategies:

- พัฒนาผลิตภัณฑ์
- พัฒนาการตลาดและขาย

■ พัฒนาการบริการลูกค้า

2. กลยุทธ์ WO เป็นการใช้กลยุทธ์การพัฒนาเพื่อเอาชนะจุดอ่อนและสร้างข้อได้เปรียบจากโอกาส ตัวอย่างกลยุทธ์การพัฒนาภายใน WO Strategies:

- พัฒนาศักยภาพมนุษย์ด้วยการเรียนรู้
- วิจัยและพัฒนาคุณภาพ
- พัฒนาระบบการบริหารเพื่อการเปลี่ยนแปลง

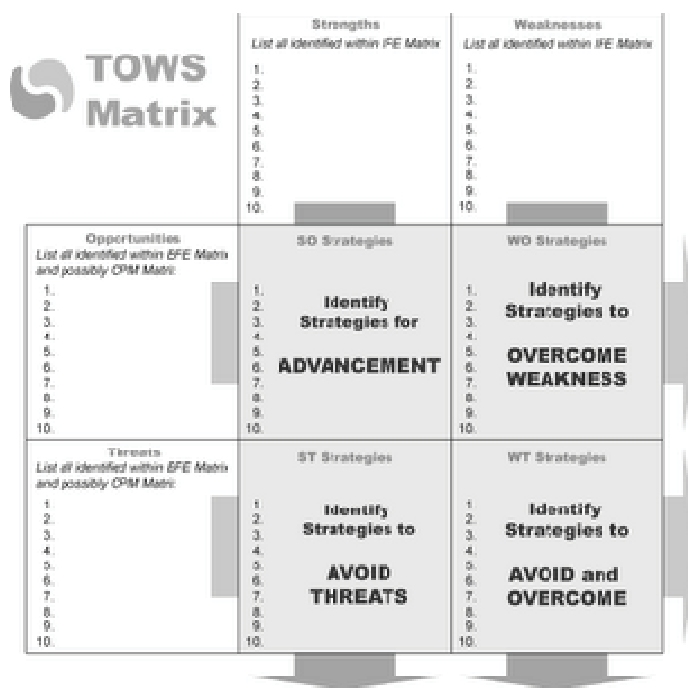
3. กลยุทธ์ ST การใช้จุดแข็งเพื่อเอาชนะหรือหลีกเลี่ยงอุปสรรค ตัวอย่างกลยุทธ์การปรับภายนอก ST Strategies:

- การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับ Suppliers
- การสร้างพันธมิตรกับคู่แข่งในบางด้าน

4. กลยุทธ์ WT การพิจารณาผลกระทบของอุตสาหกรรม ตัวอย่างการปรับเปลี่ยนภายใน WT Strategies:

- การจัดระบบ Inventory
- การลดต้นทุน
- การปรับปรุงกระบวนการ

แสดงความสัมพันธ์ในรูป TOWS Matrix ดังแผนภาพที่ 2.3



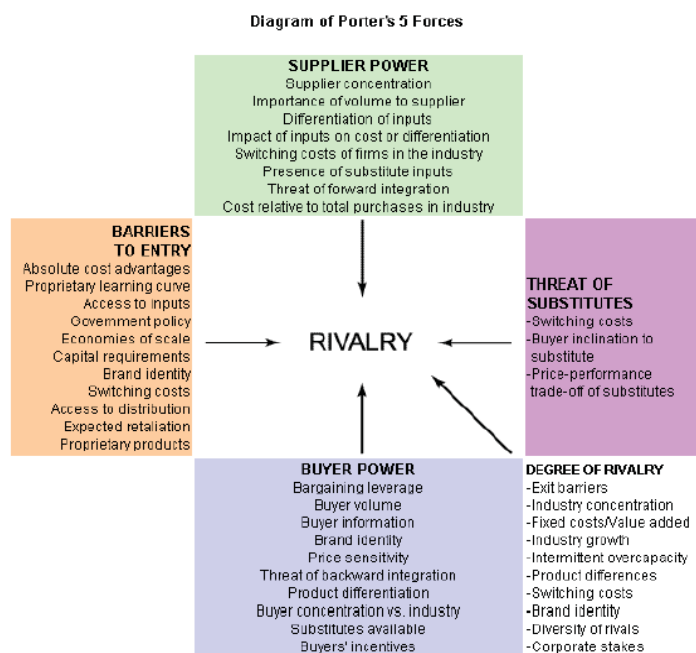
แผนภาพที่ 2.3: TOWS Matrix

จากการวิเคราะห์ดังกล่าวทำให้อุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการมีข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการเข้าไปลงทุนในประเทศกลุ่มอาเซียนและจีนที่สอดคล้องกับศักยภาพของตนเอง หรือสามารถนำข้อมูลเหล่านี้ใช้กำหนดกลยุทธ์การดำเนินงานขององค์กร นอกจากนี้ข้อมูลดังกล่าวภาครัฐสามารถนำไปใช้ในการกำหนดกลยุทธ์เพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการแข่งขันกับประเทศในประชาคมอาเซียนหรือเพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของประเทศ

2.2 Five Forces Model

Five Forces Model จะถูกนำมาประยุกต์ใช้ เพื่อเป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของการแข่งขันในกลุ่มธุรกิจ ด้านโลจิสติกส์ว่ามีปัจจัยหรือมีระดับความเข้มข้นของการแข่งขันจากปัจจัย (Competitive Forces) 5 ประการ ซึ่งเป็นปัจจัย กำหนดระดับความรุนแรงในการแข่งขันทางอุตสาหกรรมรวมถึงเป็นการให้ภาพทางโครงสร้างอุตสาหกรรม (Structural factors) และสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรม ซึ่งกลุ่มธุรกิจจะต้องมีความเข้าใจโครงสร้างของอุตสาหกรรมที่กำลังแข่งขันอยู่ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการด้านกลยุทธ์และหาจุดยืนที่เหมาะสมในการแข่งขัน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- คู่แข่งขันรายใหม่ (Threat of New Entrants) การที่คู่แข่งรายใหม่อยู่ในตลาดเดิมจำนวนมากขึ้นและต่างก็มีการผลิตสินค้าแบบเดียวกัน ทำให้สินค้าทดแทนกันได้ง่าย นั้นหมายความว่า จะมีการยึดครองส่วนแบ่งทางตลาดเกิดขึ้น ซึ่งจะ ทำให้คู่แข่งใหม่ที่จะเข้ามาในตลาดจะใช้กลยุทธ์การสร้างความแตกต่าง ทำให้ผู้บริโภคหันมาบริโภคสินค้าใหม่ของตนเอง ทั้งนี้การที่จะสร้างความแตกต่างได้นั้น ต้องมีการศึกษาดังมีรายละเอียดประกอบด้วย เงินลงทุน นโยบายของ ภาครัฐบาล ความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ และช่องทางการจำหน่าย เป็นต้น
- อำนาจต่อรองของผู้ซื้อ (Bargaining Power of Suppliers) ผู้ป้อนวัตถุดิบ (Supplier) มีผลต่อการแข่งขันด้วยเช่นกัน เพราะในการผลิตสินค้าหรือบริการแต่ละครั้งหาก Supplier มีการส่งวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตไม่มีคุณภาพ ราคาวัตถุดิบสูงและส่งมอบวัตถุดิบล่าช้า ก็จะส่งผลกระทบต่อผลการสินค้า รวมทั้งการแข่งขันทางการค้า ซึ่งอำนาจของผู้ป้อนวัตถุดิบอาจจะมาจากหลายประการ อาทิ การที่มีจำนวนผู้ป้อนวัตถุดิบน้อยรายในตลาด เป็นวัตถุดิบที่ไม่มี วัตถุดิบอื่น ๆ สามารถทดแทนได้ การเปลี่ยนไปเป็น Supplier รายอื่นจะทำให้ต้นทุนสูงขึ้นและเป็นวัตถุดิบที่มีความสำคัญต่อผู้ซื้ออย่างมาก แสดงรายละเอียดการวิเคราะห์ดังแผนภาพที่ 2.4
- อำนาจต่อรองของผู้ส่งมอบ (Bargaining Power of Buyers) กลุ่มผู้บริโภค (ผู้บริโภคทั้งภายในประเทศและ ต่างประเทศ) ซึ่งปัจจุบันมีอำนาจการต่อรองสูงต่อศักยภาพการแข่งขัน เนื่องจากหากกลุ่มผู้ซื้อที่มีอำนาจต่อรองมาก เพียงใดก็จะสามารถสร้างแรงกดดันในเรื่องของราคา คุณภาพของสินค้าได้มากขึ้น ทั้งหมดนี้จะส่งผลกระทบต่อต้นทุน ยอดขาย รวมทั้งศักยภาพการแข่งขันที่จะตามมา และอำนาจในการต่อรองของกลุ่มผู้ซื้อมาจากหลายปัจจัย
- สินค้าทดแทน (Threat of Substitutes) สินค้าทดแทนเป็นปัจจัยสำคัญต่อสภาวะการแข่งขัน และมีผลต่อพฤติกรรม การบริโภคของลูกค้า ให้เปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา อย่างไรก็ตาม การมีสินค้าทดแทนหรือมีคู่แข่งมากขึ้น จะยัง ทำให้ กำไรและอัตราการเจริญเติบโตของหน่วยผลิตเดิมลดน้อยลง
- สภาวะการแข่งขันในปัจจุบัน (Rivalry among Existing Firms) สภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมขึ้นอยู่กับ จำนวนคู่แข่งของธุรกิจในปัจจุบัน รวมทั้งอัตราการขยายตัวของสภาวะตลาดใหม่ เนื่องจากธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวน ผู้ประกอบการเป็นจำนวนมาก และมีอัตราการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น ตามสภาวะเศรษฐกิจส่งผลให้ผู้บริโภคสามารถ เปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้บริการ



แผนภาพที่ 2.4: สภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรม (Porter's 5 Forces Model)

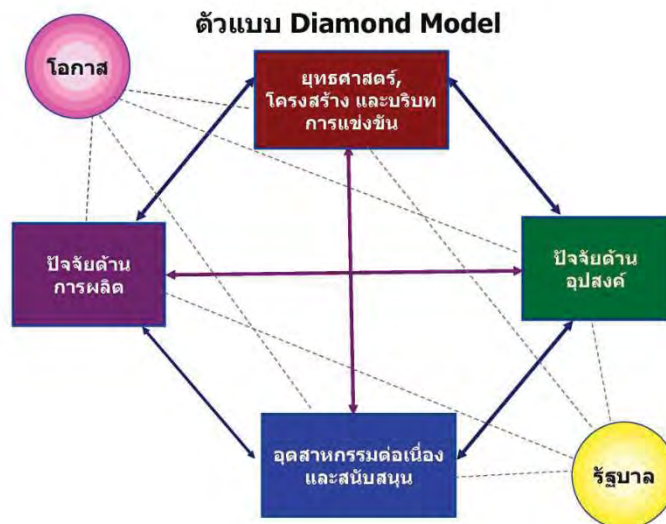
ที่มา: Michael E. Porter, 5 Forces Model and The Competitive Advantage of Nations

2.3 Diamond Model

Diamond Model เป็นกรอบแนวคิด หรือ ตัวแบบสำหรับการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันขั้นเครือข่ายธุรกิจหรือ คลัสเตอร์ จาก Porter (2008) โดยเป็นการพิจารณาและประเมินสภาวะการณ์ปัจจุบันของปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจที่สำคัญ 4 ด้านที่จะมีผลกระทบต่อความสามารถในการเพิ่มผลิตภาพ (productivity) ของบริษัทที่อยู่ในเครือข่ายธุรกิจ อันจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเครือข่ายโดยรวม และท้ายที่สุดสภาวะการณ์เหล่านั้นมีลักษณะที่จะเป็นการเอื้อหรือจะเป็นอุปสรรคต่อการปรับปรุงหรือพัฒนาผลิตภาพของธุรกิจเครือข่ายธุรกิจนั้นๆหรือไม่ รวมไปถึงการวิเคราะห์บทบาทของภาครัฐที่จะมีผลต่อปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ทั้ง 4 ด้าน ทั้งนี้ปัจจัยดังกล่าวประกอบด้วยปัจจัยที่เป็นบวกและลบ ได้แก่

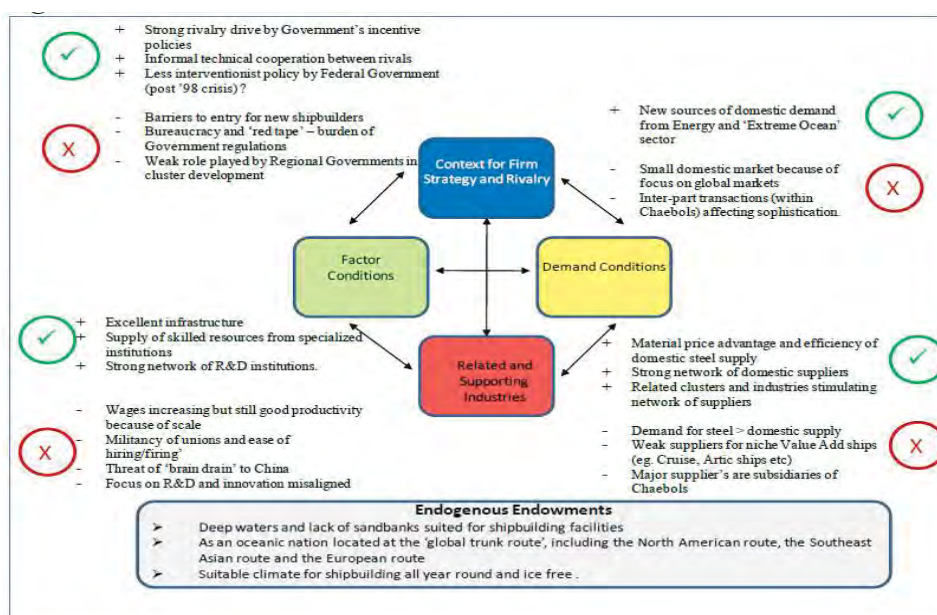
- ปัจจัยและเงื่อนไขที่เป็น Input ของการพัฒนาอุตสาหกรรม (Factor Conditions) ได้แก่ ทรัพยากรธรรมชาติ แรงงาน เงินทุน ระบบสาธารณูปโภค
- อุปสงค์ของสินค้า/บริการ (Demand Conditions) ได้แก่ ยอดสั่งซื้อ ความต้องการเชิงปริมาณ ความต้องการเชิงคุณภาพ ขนาดของผู้บริโภค
- อุตสาหกรรมที่สนับสนุนและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง (Related and Supporting Industries) ได้แก่ ความช่วยเหลือจากผู้ซื้อ ผู้ขายหรือผู้จำหน่าย จำนวนธุรกิจที่เกี่ยวข้องกัน การซื้อวัตถุดิบร่วมกันในอุตสาหกรรมประเภทเดียวกัน
- กลยุทธ์ของบริษัท โครงสร้างอุตสาหกรรมและคู่แข่ง (Firm Strategy, Structure and Rivalry) ได้แก่ คุณภาพของสินค้า การสร้างความแตกต่างของผลิตภัณฑ์เพื่อโอกาสทางการตลาด การแข่งขันในตลาด การประชาสัมพันธ์ให้ตัวสินค้า การรับรองมาตรฐานต่าง ๆ เพื่อความเชื่อมั่นของผู้บริโภค Supply Chain อัตราสินค้าเสีย

นอกจากนี้ยังมี ปัจจัยภายนอกเพิ่มเติมอีก 2 ปัจจัย คือ การเปลี่ยนแปลงในอนาคต และกฎระเบียบและนโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบหลักทั้งสี่ด้าน ดังภาพที่แสดงความสัมพันธ์ของปัจจัยทั้ง 6 ด้าน ดังแผนภาพที่ 2.5



แผนภาพที่ 2.5: Diamond Model

ในที่นี้จะนำ Diamond Model มาประยุกต์เพื่อวัดความสามารถในการแข่งขันในระดับประเทศ ประกอบด้วย สภาพปัจจัยการผลิตในประเทศ, สภาพอุปสงค์การผลิตในประเทศ, อุตสาหกรรมสนับสนุนเกี่ยวเนื่องในประเทศและกลยุทธ์โครงสร้างและสภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมในประเทศ โดยนำเสนอผลวิเคราะห์โอกาส และ อุปสรรค เพื่อแสดงถึง บรรยากาศของความน่าสนใจในการลงทุน เพื่อให้นักลงทุนได้ตัดสินใจและวิเคราะห์ศักยภาพของตนเอง และ ประเทศคู่ค้าในกลุ่มอาเซียน โดยผู้วิจัยได้ใช้ National Diamond Model ของ Michael E. Potter ดังแสดงตัวอย่างในแผนภาพที่ 2.6 เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์แต่ละประเทศ



แผนภาพที่ 2.6: ตัวอย่าง National Diamond Model ของ Michael E. Potter

ที่มา: Michael E. Porter, 5 Forces Model and The Competitive Advantage of Nations

2.4 กรอบแนวคิดการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร (PEST Analysis)

PEST Analysis มีชื่อเรียกอีกหลายชื่อ เช่น PESTLE, PESTEL, PESTLIED, STEEPLE & SLEPT เป็นต้น การวิเคราะห์ด้วย PEST Analysis เป็นเครื่องมือที่สำคัญและมีการใช้สำหรับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในระดับมหภาค เป็นเครื่องมือที่ดูแล้วง่ายแต่ทำได้ยาก ซึ่งเป็นเครื่องมือที่จะช่วยให้เข้าใจภาพรวมของ P-olitical, E-conomic, S-ocial, T-echnology ดังนั้น การวางแผนกลยุทธ์จะนิยมใช้ PEST Analysis ในการวิเคราะห์ภาพรวมในอนาคตของธุรกิจ แนวโน้มด้านการตลาด ปัจจัยที่จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงขนาดใหญ่ในโลกธุรกิจในอนาคต ในการวิเคราะห์จะต้องตอบคำถามครอบคลุมทั้ง 4 ประเด็นหลักดังแผนภาพที่ 2.7



แผนภาพที่ 2.7: PEST Analysis Model

ที่มา <http://eiamsri.wordpress.com>

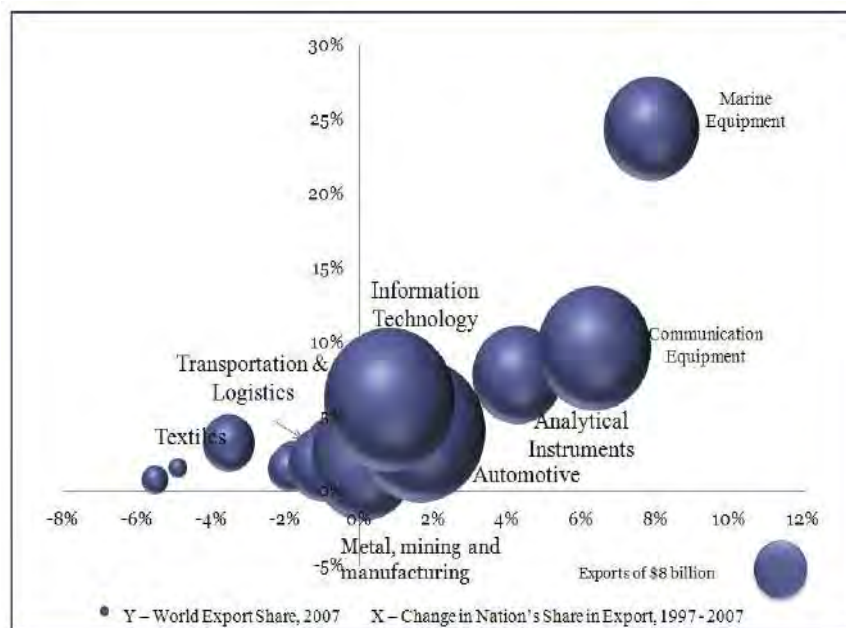
การวิเคราะห์ PEST เป็นการวิเคราะห์เชิงมหภาค โดยบ่งชี้ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อระดับอุปสงค์และอุปทาน และด้านต้นทุนขององค์กรที่อยู่ในระบบเศรษฐกิจ [2,3] ทั้งนี้เพราะการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่สืบเนื่องเกี่ยวข้องกับสภาวะทางด้านสังคมจะเป็นกลไกที่สร้างความไม่แน่นอนให้กับสภาพแวดล้อมของการทำธุรกิจ และมีผลกระทบต่องานขององค์กร Kotler (1998) ได้กล่าวไว้ว่า การวิเคราะห์ PEST เป็นเครื่องมือทางด้านกลยุทธ์ ที่มีประโยชน์ในการทำความเข้าใจการเติบโตของตลาดหรือการเสื่อมถอยตำแหน่งในทางธุรกิจ โอกาสที่เป็นไปได้ และทิศทางของการดำเนินการ ทั้งนี้เนื่องจากหัวข้อต่างๆ ของ PEST แสดงกรอบการทำงานในลักษณะของการทบทวนสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น และสามารถนำไปใช้ร่วมกับ SWOT และ Porter's Five Forces models ได้อีกด้วยโดยการประยุกต์เข้ากับบทบาทของหน่วยธุรกิจหรือบริษัท ในการทบทวนทิศทางของกลยุทธ์ (Strategic directions) ที่ได้ถูกกำหนดขึ้น การวิเคราะห์ PEST เป็นการสืบค้น เพื่อหาปัจจัยที่สำคัญที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินธุรกิจ ซึ่งจำกัดความของ PEST หมายถึง

- ปัจจัยด้านการเมืองและกฎหมาย (Political- Legal Factors) คือ นโยบายของรัฐซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลกระทบต่อองค์กรไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม เพราะนโยบายของรัฐอาจจะส่งผลกระทบในการดำเนินงาน เช่น นโยบายและเสถียรภาพของรัฐบาล การแก้ไขกฎหมาย และการปรับปรุงระเบียบต่างๆ
- ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economic Factors) คือ การเปลี่ยนแปลงของสภาวะเศรษฐกิจมีผลกระทบโดยตรงต่อองค์กร หากช่วงใดสภาวะเศรษฐกิจดี ไม่มีเหตุการณ์ร้ายเกิดขึ้น ก็จะทำให้องค์กรมีความมั่นใจในการดำเนินงาน รวมถึงลูกค้าที่มีความมั่นใจในเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ทำให้การสั่งซื้อมากขึ้นตามไปด้วย แต่หากช่วงใดเกิดเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ ก็จะทำให้ลูกค้าเกิดความไม่มั่นใจในการดำเนินงานของ

บริษัท ว่าเหตุการณ์นั้นจะมีผลกระทบกับองค์กรอย่างไร ทำให้ความต้องการของลูกค้าลดลง เนื่องจากความเชื่อมั่นลดลง ทำให้เกิดความหวั่นไหว ต่าง ๆ ตามมา เช่น วิกฤตการเกิดโรคซาร์ และไข้หวัดนก เป็นต้น

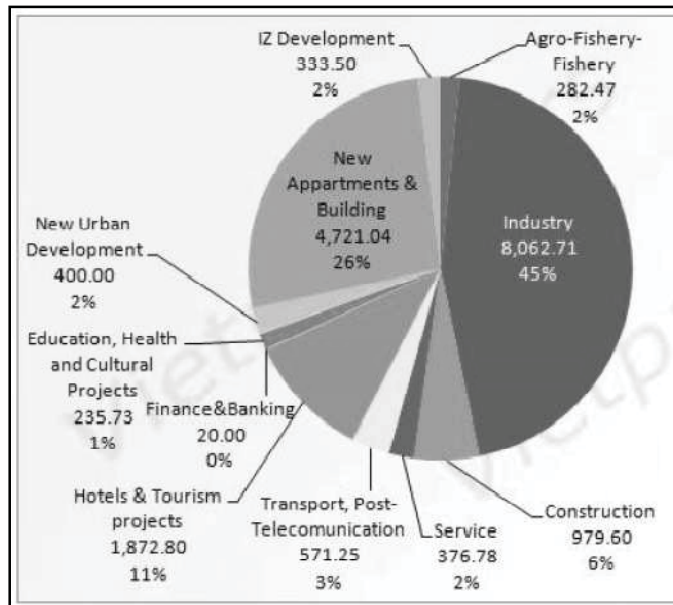
- ปัจจัยด้านสังคมวัฒนธรรม (Socio-Cultural Factors) เช่น โครงสร้างทางเพศ อายุ ระดับการศึกษา ค่านิยม ความเชื่อ วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมและประเพณีตลอดจนพฤติกรรมกรรมการบริหาร เป็นต้น
- ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technological Factors) เช่น การผลิตคิดค้นทางเทคโนโลยีต่างๆ เครื่องจักรในโรงงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

จากมิติของความสัมพันธ์ดังกล่าวสามารถใช้ให้เห็นความดึงดูดในการลงทุนในแต่ละประเทศ และเพื่อเป็นข้อมูลเชิงกลยุทธ์ สำหรับนำไปจัดทำยุทธศาสตร์ของการลงทุนของเอกชนหรือกลยุทธ์เพื่อส่งเสริมของภาครัฐ จากมิติความสัมพันธ์ดังกล่าวสามารถนำเสนอแนวทางเพื่อเป็นตัดสินใจในการลงทุนพร้อมชี้ให้เห็นช่องทางในการลงทุนในแต่ละประเทศ เช่น วิเคราะห์จากอัตราการเจริญเติบโตของภาคอุตสาหกรรมในระดับของการนำเข้าและส่งออก (ดังแสดงตัวอย่างในแผนภาพที่ 2.8) และยังสามารถวิเคราะห์ในรูปแบบในระดับของราย Sector (ดังแสดงตัวอย่างในแผนภาพที่ 2.9) รวมถึงสามารถจัดทำดัชนีชี้วัดลำดับความน่าลงทุนของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยวิเคราะห์ข้อมูลจาก Foreign Direct Investment (FDI) ของแต่ละประเทศ (ทั้งภาพรวมและรายประเทศ) (ดังแสดงตัวอย่างในแผนภาพที่ 2.10) สำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ รวมถึงสามารถสร้างความร่วมมือโดยการ Cluster เพื่อร่วมลงทุนพร้อมกับผู้ประกอบการด้านอื่น ๆ ของไทยอีกด้วย



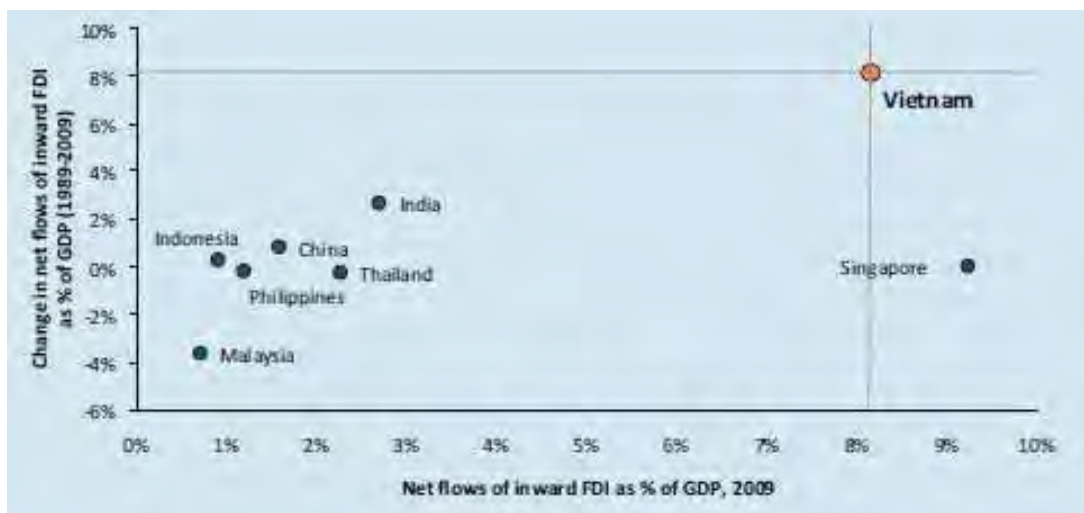
แผนภาพที่ 2.8: แสดงตัวอย่างอัตราการเจริญเติบโตของภาคอุตสาหกรรมในระดับของการนำเข้าและส่งออก

ที่มา: Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) 2009



แผนภาพที่ 2.9: ตัวอย่างการวิเคราะห์ในรูปแบบในระดับของราย Sector

ที่มา: Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) 2009



แผนภาพที่ 2.10: ตัวอย่างดัชนีชี้วัดลำดับความน่าลงทุนของแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน

ที่มา: Economist Intelligent Unit 2010

2.5 การวัดประสิทธิภาพการลงทุนด้วยวิธีการข้อมูลเอนvelopment (Data Envelopment Analysis: DEA)

ระเบียบวิธีการข้อมูลเอนvelopment หรือ Data Envelopment Analysis (DEA) ถูกพัฒนาขึ้นโดย Charnes, Cooper and Rhodes (1978) เพื่อใช้ในการวัดค่าคะแนนประสิทธิภาพของหน่วยผลิตที่อยู่ในการพิจารณา สำหรับแบบจำลอง DEA ในปัจจุบันได้ถูกพัฒนาให้มีความหลากหลายเพื่อรองรับการใช้งานในหลายๆด้าน แต่สำหรับในงานวิจัยชิ้นนี้ แบบจำลอง DEA ที่นำมาใช้ในการคำนวณ คือ แบบจำลอง DEA - BCC ภายใต้สมมติฐานของผลได้ต่อขนาดแปรผัน (Variable Returns to

Scale) และ การคำนวณทางด้านปัจจัยการผลิต (Input – Oriented Measure)¹ เนื่องจากแบบจำลองนี้มีข้อได้เปรียบในเรื่องของการคำนวณผลได้ต่อขนาด (Returns to Scale)

แบบจำลอง DEA – BCC ถูกพัฒนาขึ้นครั้งแรก โดย Banker et.al. (1984) ซึ่งแบบจำลอง DEA – BCC ในรูปของ Envelopment Model ภายใต้การคำนวณทางด้านปัจจัยการผลิต มีรูปแบบดังต่อไปนี้

$$\min \theta - \varepsilon (\sum_{i=1}^I s_i^- + \sum_{k=1}^K s_k^+) \quad (1)$$

ภายใต้ข้อจำกัด

$$\sum_{j=1}^N x_{ij} \lambda_j + s_i^- = \theta x_{ij_0}, i = 1, 2, \dots, I \quad (2)$$

$$\sum_{j=1}^N y_{kj} \lambda_j + s_k^+ = y_{kj_0}, k = 1, 2, \dots, K \quad (3)$$

$$\lambda_j, s_i^-, s_k^+ \geq 0, \forall i, j, k \quad (4)$$

และ
$$\sum_{j=1}^N \lambda_j = 1 \quad (5)^2$$

โดยที่ x_{ij} คือ ระดับของปัจจัยการผลิตประเภท i ที่ถูกใช้ในขบวนการผลิตของ DMU หน่วยที่ j , y_{jk} คือ ระดับของผลผลิตประเภท k ที่ DMU หน่วยที่ j ทำการผลิต, s_i^- คือ ปัจจัยการผลิตส่วนเกิน (Input Slack), s_k^+ คือ ผลผลิตส่วนที่ขาด (Output Slack), λ คือ จำนวนจริงใดๆที่มีค่า ≥ 0 (Nonnegative Real Number) และ θ คือค่าคะแนนประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ โดยอาศัยทฤษฎีบทของปัญหาคู่ ระบบสมการที่ (1) – (5) สามารถเขียนให้อยู่ในรูปแบบจำลอง Multiplier ได้ดังนี้

$$\max z = \sum_{k=1}^K w_k y_{kj_0} - \omega \quad (6)$$

ภายใต้ข้อจำกัด

$$\sum_{k=1}^K w_k y_{kj} - \sum_{i=1}^I v_i x_{ij} - \omega \leq 0, \forall j \quad (7)$$

$$\sum_{i=1}^I v_i x_{ij_0} = 1 \quad (8)$$

$$v_i, w_k \geq \varepsilon > 0 \quad (9)$$

โดยที่ v_i และ w_k คือ ค่าน้ำหนักของปัจจัยการผลิต และผลผลิต ตามลำดับ ภายใต้แบบจำลองที่ (6) – (9) ตัวแปรในระบบสมการนี้ ได้แก่ x_{ij} , y_{kj} , v_i และ w_k จะถูกกำหนดให้มีค่าเป็นจำนวนบวกทั้งหมด เว้นแต่ตัวแปร ω ซึ่งจะมีค่าเป็นลบบวก หรือ ศูนย์ก็ได้ โดยที่มูลค่าของ ω ที่เหมาะสมจะถูกใช้เป็นตัวเครื่องมือในการกำหนดลักษณะผลได้ต่อขนาดของ DMU นั้นเอง

¹ แนวทางการคำนวณค่าคะแนนประสิทธิภาพทางด้านปัจจัยการผลิต (the input – oriented measure) หมายความว่า การกำหนดจำนวนผลผลิต และทำการคำนวณหาสัดส่วนของปัจจัยการผลิตที่เหมาะสม อาทิ ส่วนผสมที่ทำให้ต้นทุนต่ำสุด ซึ่งจะเป็นกรณีตรงข้ามกับการคำนวณทางด้านผลผลิต (Output – Oriented Measure) ที่มีวัตถุประสงค์อยู่ที่การคำนวณหาสัดส่วนของผลผลิตที่แต่ละ DMU สามารถทำการผลิตเพิ่มขึ้นได้จากการใช้ปัจจัยการผลิตในระดับที่เท่าเดิม

² ในทางคณิตศาสตร์ข้อจำกัดที่ (5) คือ เงื่อนไขความโค้งนูน (Convexity Condition)

อย่างไรก็ตาม การกำหนดลักษณะของผลได้ต่อขนาด จะต้องเป็นขบวนการที่เกิดขึ้นเมื่อ DMU มีแผนการผลิตอยู่บนเส้นขอบเขตประสิทธิภาพ (Banker et al., 2004: 348) หรือ เมื่อ $z^* = 1$ ดังนั้นในกรณีที่ $z^* < 1$ ขบวนการกำหนดลักษณะของผลได้ต่อขนาดจะต้องเริ่มต้นจากการเคลื่อนย้ายแผนการผลิตของ DMU หน่วยดังกล่าวให้ไปอยู่บนเส้นขอบเขตประสิทธิภาพเสียก่อน ซึ่งมีวิธีการคำนวณดังนี้

$$\hat{x}_{ij_0} = \theta^* x_{ij_0} - s_i^{-*} = \sum_{j=1}^N x_{ij} \lambda_j^*, i = 1, 2, \dots, I$$

$$\hat{y}_{kj_0} = y_{kj_0} + s_k^{+*} = \sum_{j=1}^N y_{kj} \lambda_j^*, k = 1, 2, \dots, K \quad (10)$$

โดยที่ $\hat{x}_{ij_0}$ และ $\hat{y}_{kj_0}$ คือมูลค่าของปัจจัยการผลิต และผลผลิตที่ถูกเคลื่อนย้ายให้ไปอยู่บนเส้นขอบเขตประสิทธิภาพ และเครื่องหมาย * แสดงถึงมูลค่าของตัวแปรที่เหมาะสม (Optimal Value) ที่ได้จากการคำนวณตามระบบสมการที่ (6) – (9)

ดังนั้น จากสมการที่ (10) Banker et al. (2004) ได้พิสูจน์ว่าทฤษฎีบทต่อไปนี้ถูกต้อง เกี่ยวกับ เครื่องหมายของ ω และ ลักษณะของผลได้ต่อขนาด

- (1) การผลิตจะมีลักษณะผลได้ต่อขนาดเพิ่มขึ้น (Increasing Returns to Scale: IRTS) ณ $(\hat{x}_{ij_0}, \hat{y}_{kj_0})$ ก็ต่อเมื่อ $\omega^* < 0$ (สำหรับค่าที่เหมาะสมทุกค่า)
- (2) การผลิตจะมีลักษณะผลได้ต่อขนาดลดลง (Decreasing Returns to Scale: DRTS) ณ $(\hat{x}_{ij_0}, \hat{y}_{kj_0})$ ก็ต่อเมื่อ $\omega^* > 0$ (สำหรับค่าที่เหมาะสมทุกค่า)
- (3) การผลิตจะมีลักษณะผลได้ต่อขนาดคงที่ (Constant Returns to Scale: IRTS) ณ $(\hat{x}_{ij_0}, \hat{y}_{kj_0})$ ก็ต่อเมื่อ $\omega^* = 0$ (สำหรับค่าที่เหมาะสมอย่างน้อย 1 ค่า)

โดยที่ $(\hat{x}_{ij_0}, \hat{y}_{kj_0})$ คือมูลค่าที่เหมาะสมของปัจจัยการผลิต และผลผลิตที่ได้จากสมการที่ (10) อย่างไรก็ตาม เพื่อหลีกเลี่ยงขั้นตอนการคำนวณที่ซับซ้อนรวมไปถึงการที่ต้องตรวจสอบค่าที่เหมาะสมของ ω^* ทุกค่า Banker et al. (2004) ได้นำเสนอวิธีการเพื่อรับประกันว่าลักษณะของผลได้ต่อขนาดจะถูกกำหนดเฉพาะแผนการผลิตที่อยู่บนเส้นขอบเขตประสิทธิภาพในกรณีที่ $\omega^* < 0$ ดังนี้

$$\begin{aligned} \max \hat{\omega} \quad & \text{ภายใต้ข้อจำกัด} \\ \sum_{k=1}^K w_k y_{kj_0} - \sum_{i=1}^I v_i x_{ij} - \hat{\omega} & \leq 0, j = 1, 2, \dots, N; j \neq 0 \\ \sum_{k=1}^K w_k \hat{y}_{kj_0} - \sum_{i=1}^I v_i \hat{x}_{ij_0} - \hat{\omega} & \leq 0, j \neq 0 \\ \sum_{i=1}^I v_i \hat{x}_i & = 1 \\ \sum_{k=1}^K w_k \hat{y}_{kj_0} - \hat{\omega} & = 1 \\ v_i, w_k \geq 0 \text{ และ } \hat{\omega} & \leq 0 \end{aligned} \quad (11)$$

โดยที่ $\hat{x}_{ij_0}$ และ $\hat{y}_{kj_0}$ คือมูลค่าของปัจจัยการผลิต และผลผลิตที่คำนวณได้จากสมการที่ (10)

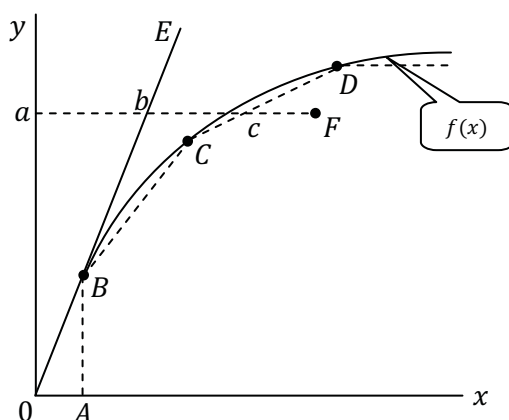
ในกรณีนี้จะเห็นได้ว่าข้อจำกัดของระบบสมการที่ (11) จะมีลักษณะเช่นเดียวกับระบบสมการที่ (6) – (9) ทุกประการ ยกเว้นแต่มีการเพิ่มเติมเงื่อนไขของ $\sum_{k=1}^K w_k \hat{y}_{kj_0} - \hat{\omega} = 1$ และ $\hat{\omega} \leq 0^3$ ลงในระบบสมการ สำหรับการตีความผลลัพธ์ของค่า $\hat{\omega}^*$ ที่คำนวณได้จากระบบสมการที่ (11) จะมีลักษณะเช่นเดียวกับการตีความค่าของ ω^* ข้างต้น

สำหรับค่าคะแนนประสิทธิภาพที่คำนวณได้จากแบบจำลอง BCC จะมีค่าอยู่ในช่วง 0 – 1 แต่เนื่องจากข้อจำกัดที่ (5) ที่เพิ่มเติมขึ้นมาในแบบจำลอง BCC ส่งผลให้ค่าคะแนนประสิทธิภาพในแบบจำลองถูกคำนวณอยู่ภายใต้สมมติฐานของลักษณะการผลิตแบบผลได้ต่อขนาดแปรผัน (Variable Returns to Scale: VRS) และไม่รวมเอาผลกระทบทางด้านขนาดการผลิต (Scale Part) ไว้ในการคำนวณ ดังนั้น ค่าคะแนนประสิทธิภาพ (Z^* หรือ θ^*) ที่คำนวณได้จึงเป็นการคำนวณค่าคะแนนประสิทธิภาพทางด้านเทคนิคอย่างแท้จริง (Pure Technical Efficiency Scores)

แผนภาพที่ 2.11 แสดงให้เห็นถึงรูปแบบการคำนวณค่าคะแนนประสิทธิภาพโดยใช้แบบจำลอง BCC

ในกรณีนี้ ปัจจัยการผลิต x ถูกใช้ในการผลิตสินค้า y ขอบเขตประสิทธิภาพภายใต้แบบจำลอง BCC ถูกกำหนดโดย $AOBCD$ และเมื่อทำการคำนวณค่าคะแนนประสิทธิภาพทางด้านเทคนิค (Technical Efficiency Score: TE) ของ DMU หน่วยที่ F พบว่า

$$TE_{DEA-BCC} = \frac{ac}{aF} \quad (12)$$



แผนภาพที่ 2.11: การวัดประสิทธิภาพภายใต้แบบจำลอง BCC

ข้อได้เปรียบอีกประการหนึ่งของแบบจำลอง BCC คือ การคำนวณค่าของประสิทธิภาพขนาด ในงานวิจัยของ Coelli et al. (1998) ได้เสนอแนวคิดที่ว่า ความไร้ประสิทธิภาพทางด้านขนาดการผลิต (Scale Inefficiency: SE) สามารถคำนวณได้จากสัดส่วนของค่าคะแนนประสิทธิภาพที่คำนวณได้ภายใต้สมมติฐานของผลได้ต่อขนาดคงที่ (Constant Returns to Scale: CRS) และผลได้ต่อขนาดแปรผัน (Variable Returns to Scale: VRS) หรือ

$$SE = \frac{TE_{CRS}}{TE_{VRS}} \quad (13)$$

³ เงื่อนไข $\sum_{k=1}^K w_k \hat{y}_{kj_0} - \hat{\omega} = 1$ เป็นการรับประกันว่าแผนการผลิตจะต้องอยู่บนเส้นขอบเขตประสิทธิภาพ ขณะที่เงื่อนไข $\hat{\omega} \leq 0$ เป็นการตรวจสอบว่าผลลัพธ์ของระบบสมการที่ (11) สามารถคำนวณได้หรือไม่ เมื่อค่าของ $\max \hat{\omega} = 0$

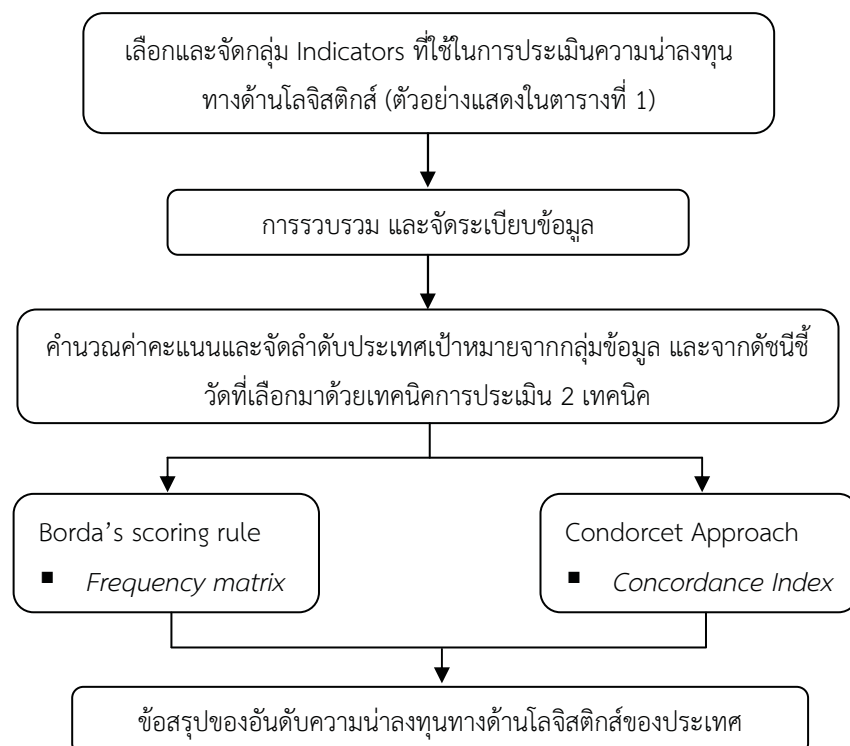
โดยที่ TE_{CRS} และ TE_{VRS} คือ ค่าคะแนนประสิทธิภาพทางด้านเทคนิคที่คำนวณขึ้นภายใต้ข้อสมมติของผลได้ต่อขนาดคงที่ (CRS) และ แปรผัน (VRS) ตามลำดับ

ในกรณีนี้ ถ้าค่า SE มีค่าเท่ากับ 1 หมายความว่า DMU ทำการผลิตโดยมีขนาดการผลิตที่เหมาะสม กล่าวคือการผลิตของ DMU หน่วยดังกล่าวมีลักษณะผลได้ต่อขนาดคงที่ (CRS) ในขณะที่ค่า SE ที่น้อยกว่า 1 จะแสดงถึงความรู้ประสิทธิภาพของขนาดการผลิตของ DMU หน่วยนั้น ซึ่งเป็นไปได้ว่า DMU หน่วยดังกล่าวจะมีการผลิตแบบผลได้ต่อขนาดเพิ่มขึ้น หรือผลได้ต่อขนาดลดลง ในเชิงนโยบายค่า SE จะเป็นตัวบ่งชี้ถึงแหล่งของความรู้ประสิทธิภาพ (Sources of Inefficiency) และให้ข้อเสนอแนะในการจัดสรรทรัพยากร เช่น การโอนย้ายทรัพยากรหรือปัจจัยการผลิตจาก DMU ที่มีขนาดการผลิตที่ไม่เหมาะสมไปยัง DMU หน่วยอื่นๆ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพโดยรวมของอุตสาหกรรม

2.6 การจัดเรียงอันดับ (Ranking Method)

เนื่องจาก ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความน่าลงทุน (Investment Attractiveness) ในภูมิภาคอาเซียนมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงเวลาหลังจากการเกิดขึ้นของประชาคมเศรษฐกิจ (ASEAN Economic Community: AEC) ดังนั้น การตัดสินใจเลือกประเทศที่เหมาะสมกับการลงทุนโดยพิจารณาเพียงไม่กี่ปัจจัยจึงไม่สะท้อนถึงสภาพความเป็นจริง

ในกรณีนี้ คณะผู้วิจัยจึงได้นำเทคนิคการวิเคราะห์แบบ Multi-criteria decision analysis มาช่วยในการจัดอันดับความน่าลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ในประเทศต่างๆ เพื่อให้การจัดอันดับมีความน่าเชื่อถือ และสอดคล้องกับปัจจัยแวดล้อมที่มีความหลากหลาย สำหรับขั้นตอนในการวิเคราะห์และจัดอันดับความน่าลงทุนด้วยวิธีการวิเคราะห์แบบ Multi-criteria decision analysis มีรายละเอียดแสดงในแผนภาพที่ 2.12 สำหรับตัวอย่างข้อมูลบางส่วนที่มีการเก็บรวบรวมแสดงในตารางที่ 2.1



แผนภาพที่ 2.12: Ranking Methodology

ตารางที่ 2.1: ส่วนหนึ่งของ indicators ที่ใช้ในการประเมินความน่าลงทุนทางด้านโลจิสติกส์

Group	Subgroup	Indicators	Source	Description
Infrastructure	Air	Number of airports (with paved runways)	CIA	ความสามารถในการขนส่ง
	Road	Roadway (km)	CIA	ความสามารถในการขนส่ง
		Roads, paved (% of total roads) (relative to sth.)	WB	ประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน
	Rail	Rail lines (total route-km)	CIA	ความสามารถในการขนส่ง
	Sea	Number of Port and Terminal	CIA	ประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน
	River	Waterway (km)	CIA	ความสามารถในการขนส่ง
Logistics Environment	Custom Operations	% of shipments meeting quality criteria	LPI	ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน
		Clearance time without Physical Inspection (Days)	LPI	ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน
		Clearance time with Physical Inspection (Days)	LPI	ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน
		Import Time for Port/Airport Supply Chain (Days)	LPI	ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน
		Import Time for Land Supply Chain (Days)	LPI	ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน
		Export Time for Port/Airport Supply Chain (Days)	LPI	ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน
		Export Time for Land Supply Chain (Days)	LPI	ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน
		Logistics Cost (GDP)		ต้นทุน
	Costs	Import Cost for Port/Airport Supply Chain	LPI	ต้นทุน
		Import Cost for Land Supply Chain	LPI	ต้นทุน

2.6.1 Borda's Scoring Rule

กรณีของ Borda's Scoring Rule จะเริ่มต้นจากการกำหนดคะแนนสำหรับประเทศต่างๆ กล่าว คือ ถ้าจำนวนประเทศที่ต้องการจัดอันดับมีทั้งหมด N ประเทศ ประเทศที่ได้อันดับสุดท้ายในชุดของตัวชี้วัดนั้นๆ จะได้รับคะแนนเป็น 0 ส่วนอันดับรองสุดท้าย ($N - 1$) ได้ 1 คะแนน ขณะที่อันดับต่อมา จะได้คะแนนเพิ่มขึ้นทีละหนึ่งคะแนนตามลำดับ (อาทิ อันดับที่ $N - 2$ ได้ 2 คะแนน, อันดับที่ $N - 3$ ได้ 3 คะแนน เป็นต้น เรื่อยไปจนถึง อันดับที่ดีที่สุดทีสุดจะมีคะแนนเท่ากับ $N - 1$) จากนั้น นำคะแนนที่ได้ไปใส่ในเมทริกซ์ความถี่ของการเกิดขึ้น (Frequency matrix) สำหรับตัวอย่างของการกำหนดคะแนนตัวบ่งชี้ และเมทริกซ์ความถี่ แสดงในตารางที่ 2.2 และ ตารางที่ 2.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2: ข้อมูลตัวบ่งชี้

Number of indicators	3	5	7	6
<i>a</i>	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	
<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>b</i>	
<i>c</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	
<i>d</i>	<i>d</i>	<i>a</i>	<i>a</i>	

ตารางที่ 2.3: A frequency matrix for application of Borda's rule

Ranking	Indicators				Points
	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	
1st	8	7	6	0	3
2nd	0	9	5	7	2
3rd	0	5	10	6	1
4th	13	0	0	8	0

ข้อมูลในตารางที่ 2.2 แสดงให้เห็นถึง การเรียงลำดับประเทศจำนวน 4 ประเทศ (a, b, c และ d) โดยใช้จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด 21 ค่า ในกรณีนี้จะเห็นได้ว่า ประเทศ a ได้อันดับ 1 จากตัวชี้วัดจำนวน 8 ค่า และได้อันดับ 4 จากตัวชี้วัดจำนวน 13 ค่า สำหรับการเรียงลำดับของประเทศที่เหลือสามารถอ่านค่าได้จากตารางที่ 2.2 ในลักษณะเดียวกัน

เมื่อนำข้อมูลจากตารางที่ 2.2 มาเรียงลำดับในเมทริกซ์ความถี่ (Frequency Matrix) จะได้ผลลัพธ์ตามตารางที่ 2.3 ในกรณีนี้มีประเทศที่ต้องการเรียงลำดับเพียงแค่ 4 ประเทศ ดังนั้นสำหรับประเทศที่อยู่ในอันดับสุดท้ายตามตัวชี้วัดหนึ่งๆ จะมีคะแนนเท่ากับ 0 และมีคะแนนเท่ากับ 1 เมื่ออยู่ในอันดับสาม และมีคะแนนเต็มเท่ากับ 3 เมื่อถูกเรียงลำดับเป็นอันดับที่ 1 ในตัวชี้วัดนั้นๆ จากนั้นจึงทำการรวมคะแนนจากตัวชี้วัดทั้งหมด

สำหรับกรณีของประเทศ a พบว่าประเทศ a ได้อันดับ 1 จากตัวชี้วัดจำนวน 8 ค่า และได้อันดับ 4 จากตัวชี้วัดจำนวน 13 ค่า ดังนั้นคะแนนรวมภายใต้วิธีการของ Borda's rule จึงมีค่าเท่ากับ $(8 \times 3) + (13 \times 0) = 24$ คะแนน ในขณะที่ค่าคะแนนของประเทศที่เหลือเมื่อคำนวณด้วยวิธีการเดียวกันจะมีค่าดังนี้

$$\text{ประเทศ b} = (7 \times 3) + (9 \times 2) + (5 \times 1) = 44 \text{ คะแนน}$$

$$\text{ประเทศ c} = (6 \times 3) + (5 \times 2) + (10 \times 1) = 38 \text{ คะแนน และ}$$

$$\text{ประเทศ d} = (7 \times 2) + (6 \times 1) + (8 \times 0) = 20 \text{ คะแนน}$$

ส่งผลให้ในกรณีนี้ ประเทศ b ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 1 รองลงมาคือประเทศ c, a และ d ตามลำดับ

2.6.2 Condorcet Approach

กรณีของ Condorcet Approach จะใช้วิธีการของการเปรียบเทียบเป็นคู่ (Pair – wise comparison) โดยแต่ละคู่ (ประเทศ) ที่นำมาพิจารณานั้นจะใช้วิธีการนับจำนวนตัวชี้วัดที่มีการเรียงลำดับประเทศนั้นๆ ในลำดับที่สูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งค่าที่ได้มีชื่อเรียกว่า concordance index

หากใช้ข้อมูลจากตารางที่ 2.2 โดยทำการเปรียบเทียบทุกประเทศแล้วจะได้ผลลัพธ์เป็น Concordance Matrix (แสดงในตารางที่ 2.4) สำหรับค่า Concordance index ที่จะนำมาใช้พิจารณา คือ กรณีที่ การเปรียบเทียบให้ค่า Concordance index ที่สูงกว่า 50% ของจำนวนตัวชี้วัด (Majority threshold) ซึ่งในกรณีนี้จำนวน ตัวชี้วัดทั้งหมด คือ 21 ดังนั้น การพิจารณาจะดูที่สมาชิกในเมทริกซ์ Concordance ที่มีค่าสูงกว่า 10.5 ($=21/2$)

ตารางที่ 2.4: Outranking matrix derived from the Concordet approach

	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>
<i>a</i>	0	8	8	8
<i>b</i>	13	0	10	21
<i>c</i>	13	11	0	14
<i>d</i>	13	0	7	0

จากตารางที่ 2.4 แสดงให้เห็นว่า เมื่อทำการเปรียบเทียบประเทศ *b*, *c*, และ *d* กับ ประเทศ *a* (พิจารณาแถวที่ 1) มีตัวชี้วัดจำนวน 8 ค่า ที่กำหนดให้ประเทศ *a* มีอันดับสูงกว่าประเทศอื่นๆ ขณะที่ มีตัวชี้วัดอีกจำนวน 13 ค่า กำหนดให้ประเทศอื่นๆมีอันดับสูงกว่าประเทศ *a* (พิจารณาหลักที่ 1)

อย่างไรก็ตาม จากหลักเกณฑ์ข้างต้น การพิจารณาจะต้องให้ความสำคัญกับ Element ของเมทริกซ์ Concordance ที่มีค่าสูงกว่า 50% ของจำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด ดังนั้น จึงได้ข้อสรุปว่า $bPa (= 13)$, $bPd (= 21)$, $cPa (= 13)$, $cPb (= 11)$, $cPd (= 14)$ และ $dPa (= 13)$ โดยที่สัญลักษณ์ *P* แสดงถึง อันดับที่สูงกว่า (Prefer to: *P*)

ซึ่งในกรณีนี้ประเทศ *c* จะเป็นประเทศที่ถูกจัดให้เป็นอันดับที่ 1 เพราะเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ พบว่า ประเทศ *c* นั้นมีจำนวน indicator ที่บ่งชี้ว่าอยู่ในอันดับดีกว่าประเทศอื่นๆมากที่สุด และเมื่อพิจารณาค่าทั้งหมดพบว่าการจัดอันดับตามตัวอย่างข้างต้น ได้ข้อสรุปดังต่อไปนี้ $c \rightarrow b \rightarrow d \rightarrow a$

2.7 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนนี้จะแสดงการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องด้านศักยภาพของประเทศในกลุ่มอาเซียน รวมทั้งการลงทุนในกลุ่มประเทศดังกล่าว

สุวิทย์ เมษินทรีย์ (2554) ได้วิเคราะห์ว่า ประเทศไทยได้ยุทธศาสตร์ว่าด้วยการเป็นศูนย์กลางของอาเซียน โดยหวังว่าเมื่อเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC จะทำให้เกิดตลาดเดียวที่มีขนาดประชากร 585 ล้านคน (คิดเป็น 9 % ประชากรโลก) และมี GDP รวม 1,275 bil.US\$ (คิดเป็น 2 % World GDP) และเมื่อขยายตัวออกไปเป็น ASEAN+3 ซึ่งมีจีน ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้เข้าร่วม จะทำให้มีขนาดประชากร 2,068 Mil (31% ประชากรโลก) และมี GDP รวม 9,901 bil US\$ (18 % World GDP) และหากขยายวงออกไปอีกเป็น ASEAN + 6 โดยรวมอินเดีย ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์เข้าไปด้วย จะทำให้มีขนาดประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 3,284 mil (50% ประชากรโลก) และมี GDP รวม 12,250 bil US\$ (22% World GDP)

อย่างไรก็ดี การรวมตัวของกลุ่ม ASEAN +X ไม่ใช่เป็นเรื่องง่าย เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างที่เกิดขึ้นภายในตัวเอง ผิดกับ European Union ความมุ่งมั่น ความจริงใจที่จะร่วมมือกันภายในกลุ่มอาเซียนยังอยู่ในระดับต่ำทั้งในภาครัฐและเอกชน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะแข่งขันกันเองสูง เพราะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค (Commodity Goods) เหมือนๆ กัน ผิดกับการค้าของกลุ่ม EU ซึ่งจะมีความแตกต่างในกลุ่มสินค้าเดียวกัน การแข่งขันระหว่างกันเองจึงมีอยู่ค่อนข้างต่ำ

ในภาพรวมแล้วจีนมีบทบาทที่สำคัญในอาเซียนและไทยเองได้ทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนแล้ว ส่งผลให้อัตราภาษีเฉลี่ยของสินค้าจากอาเซียนที่ไปขายในตลาดจีน ลดจากร้อยละ 9.8 เหลือ 0.1 ขณะที่อัตราภาษีเฉลี่ยของสินค้าจีนที่มาขายในตลาดอาเซียน ลดจากร้อยละ 12.8 เหลือ 0.6 หรือพูดง่าย ๆ คือกว่าร้อยละ 90 ของสินค้าที่อาเซียนและจีนค้าขาย

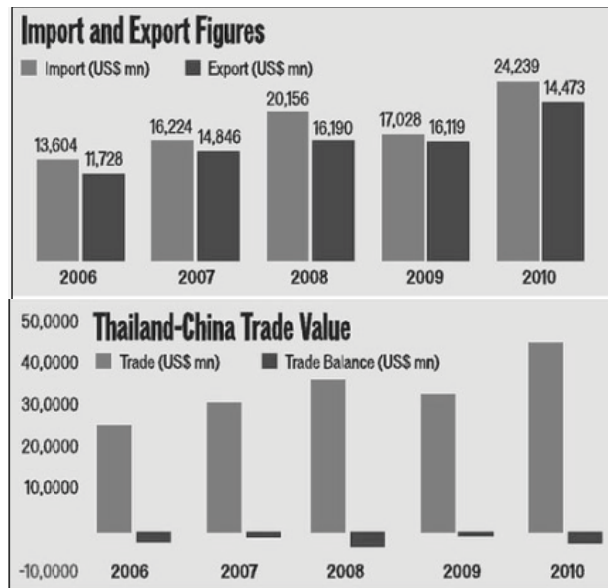
กันอยู่ มีภาษีลดลงเหลือ“ศูนย์เปอร์เซ็นต์”ซึ่งส่งผลให้ราคาข้าวของเครื่องใช้ในสินค้าหลายประเภทมีราคาลดลงมาก ภายหลังจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีฯ จีนได้กลายเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของอาเซียน ขณะที่อาเซียนเป็นคู่ค้าอันดับ 4 ของจีน รองจากสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่นตามลำดับ โดยสำนักงานศุลกากรแห่งชาติจีนได้เปิดเผยตัวเลขปรากฏว่า เมื่อเทียบกับปี 2552 มูลค่าการค้าระหว่างทั้งสองฝ่ายในปี 2553 ขยายตัวร้อยละ 37.5 คิดเป็นเม็ดเงินเกือบ 3 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยอาเซียนเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า 16,363 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แสดงรายละเอียดของมูลค่าการค้าในแต่ละประเทศตารางที่ 2.5

ตารางที่ 2.5: มูลค่าการค้าระหว่างประเทศจีนกับอาเซียน

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ปี 2553						
ระหว่างประเทศจีนกับอาเซียน						
กรณี	มูลค่า ท่าเรือ-ส่งออก (ดอลลาร์สหรัฐ)	อัตรา เปลี่ยนแปลง (%)	มูลค่ารวม (ดอลลาร์สหรัฐ)	อัตรา เปลี่ยนแปลง (%)	มูลค่าท่าเรือ (ดอลลาร์สหรัฐ)	อัตรา เปลี่ยนแปลง (%)
อาเซียน	292,776,543,000	37.5	138,206,703,000	30.1	154,569,840,000	44.8
- มาเลเซีย	74,219,410,000	42.8	23,805,517,000	21.3	50,409,893,000	55.9
- สิงคโปร์	57,057,643,000	19.2	32,347,944,000	7.6	24,709,699,000	38.8
- ไทย	52,947,384,000	38.6	19,746,999,000	48.6	33,200,385,000	33.3
- อินโดนีเซีย	42,750,024,000	50.6	21,972,754,000	49.3	20,777,270,000	52.0
- เวียดนาม	30,094,139,000	43.0	23,113,703,000	41.8	6,980,437,000	47.0
- ฟิลิปปินส์	27,746,249,000	35.1	11,540,782,000	34.3	16,205,467,000	35.6

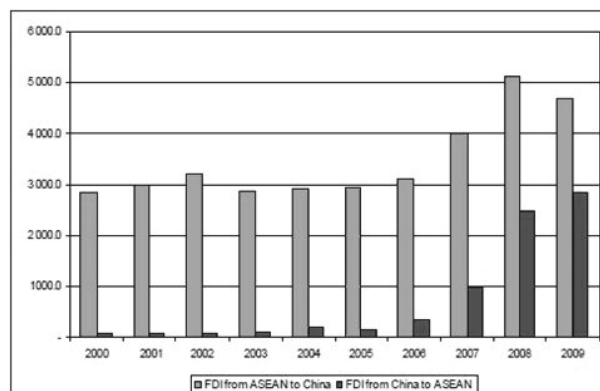
ที่มา <http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/>

ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน(2554) เปิดเผยว่าการค้าไทยกับจีนในปี 2553 มีการขยายตัวถึงร้อยละ 38.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีมูลค่าการค้ารวมกว่า 52,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และยังมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว โดยการส่งออกจากไทยไปจีนขยายตัวกว่าร้อยละ 48 เป็นผลให้ไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้ากว่า 13,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แสดงรายละเอียดดังแผนภาพที่ 2.13 ทั้งนี้ ในบรรดา 10 ประเทศสมาชิกอาเซียน ไทยอยู่ในลำดับที่ 3 ของประเทศที่ค้าขายกับจีนมากที่สุด รองจากมาเลเซีย และสิงคโปร์ โดย 5 อันดับแรกของสินค้าที่ไทยส่งไปจีนมากที่สุด ได้แก่ อุปกรณ์ประมวลผลข้อมูล ยางพารา เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์พลาสติกชิ้นปฏุมภูมิ และผลิตภัณฑ์จากยางพารา ขณะที่ 5 อันดับแรกของสินค้าที่ไทยนำเข้าจากจีนมากที่สุด ได้แก่ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้ไฟฟ้า อะไหล่เครื่องจักร และเคมีภัณฑ์ นอกจากนั้นปริมาณการลงทุนระหว่างประเทศจีนและอาเซียนแสดงดังแผนภาพที่ 2.14



แผนภาพที่ 2.13: มูลค่าการส่งออก นำเข้า ระหว่างไทยและจีน

ที่มา <http://www.skyscrapercity.com/>



แผนภาพที่ 2.14: FDI Flowsระหว่างอาเซียนและจีน (in \$ millions)

ที่มา: United Nations Conference on Trade and Development, World Investment Report 2010: Investing in a Low-Carbon Economy (New York and Geneva: United Nations Publication, 2010), 42.

Logisticsdigest (2554) ได้นำเสนอบทวิเคราะห์ว่าความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย โดยเฉพาะถ้าพิจารณาในด้านของความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานของประเทศซึ่งจะเป็นตัวช่วยผลักดันให้เส้นทางโลจิสติกส์เกิดความคล่องตัวยิ่งขึ้น โดย World Economic Forum ได้ออกสำรวจและวิจัย ความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั่วโลก 139 ประเทศ โดยมีการวิเคราะห์ถึงปัจจัยด้านโลจิสติกส์ เมื่อช่วงต้นเดือนกันยายน 2553 ในภาพรวมของประเทศสมาชิกอาเซียนด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ ด้วยการเฉลี่ยการจัดอันดับ โดยไม่รวมประเทศพม่าและลาว กลุ่มประเทศอาเซียนโดยเฉลี่ยอยู่ที่ตำแหน่ง 63 จาก 139 ประเทศ และมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.1 จากคะแนนเต็ม 7 ในด้านโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มประเทศอาเซียน ผลการวิเคราะห์จากคะแนนรวม 7; สิงคโปร์ได้คะแนน 6.2 มาเลเซีย 5.0 ไทย 4.8 บรูไน 4.3 อินโดนีเซีย 3.6 เวียดนาม 3.6 กัมพูชา 2.7 และ ฟิลิปปินส์ 2.9 แสดงดังตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6: Global Competitiveness Index: Infrastructure Pillar, [10]

	Rank (out of 139)	Score (1-7)
Brunei	52	4.3
Cambodia	114	2.7
Indonesia	82	3.6
Malaysia	30	5.0
Philippines	104	2.9
Singapore	5	6.2
Thailand	35	4.8
Vietnam	83	3.6
ASEAN Average	63	4.1

อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบกับทั่วโลก คุณภาพโดยรวมของโครงสร้างพื้นฐาน จาก 139 ประเทศ สิงคโปร์อยู่ในลำดับที่ 3 มาเลเซียอยู่ในลำดับที่ 27 บรูไน ลำดับที่ 36 ไทย ลำดับที่ 46 กัมพูชา ลำดับที่ 83 ฟิลิปปินส์ ลำดับที่ 113 และเวียดนาม ลำดับที่ 123 ดังตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.7: Global Competitiveness Index: Infrastructure Details,[10].

	Brunei	Cambodia	Indonesia	Malaysia	Philippines	Singapore	Thailand	Vietnam
1. Quality of overall infrastructure	36	83	90	27	113	3	46	123
2. Quality of roads	33	73	84	21	114	1	36	117
3. Quality of railroad infrastructure	n/a	99	56	20	97	6	57	59
4. Quality of port infrastructure	58	82	96	19	131	2	43	97
5. Quality of air transport infrastructure	60	83	69	29	112	2	28	88
6. Available airline seat kilometers	89	95	21	22	28	17	16	36
7. Quality of electricity supply	55	112	97	40	101	9	42	98
8. Fixed telephone lines	67	135	82	80	106	28	93	35
9. Mobile telephone subscriptions	52	122	98	47	88	17	32	58

จากการจัดอันดับหากใช้สิงคโปร์เป็นตัววัดมาตรฐาน ประเทศไทยซึ่งอยู่ในอันดับที่ 4 ในอาเซียนซึ่งยังคงต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอีกมาก สำหรับคุณภาพการขนส่งทางอากาศ สิงคโปร์ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 2 ของโลก ขณะที่ไทยอยู่ในอันดับที่ 28 และมาเลเซียอยู่ในอันดับที่ 29 ส่วนด้านคุณภาพของท่าเรือ สิงคโปร์ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 2 ของโลก ขณะที่ไทยอยู่ในอันดับที่ 43 และมาเลเซียอยู่ในอันดับที่ 19

อัคร พิศาลวนิช (2553) ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ได้รวบรวมและนำเสนอในเชิงค้นหาคำความจริง (Fact Finding) โดยนำเสนอข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ หรือ GDP ของประเทศในกลุ่มอาเซียนซึ่งจะเห็นว่าไทยมีการเจริญเติบโตเป็นอันดับที่ 2 รองจากอินโดนีเซีย แสดงดังตารางที่ 2.8 นอกจากนั้นยังนำเสนอมูลค่าการส่งออกและนำเข้าของอาเซียนในตลาดอาเซียนดังตารางที่ 2.9 และ 2.10 ตามลำดับ โดยไทยมีมูลค่าการส่งออกสูงอยู่ในลำดับที่ 3 รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดของมูลค่าการส่งออกและนำเข้าของไทยไปประเทศต่างๆในอาเซียนดังตารางที่ 2.11 และ 2.12 ตามลำดับ ซึ่งไทยมีส่วนแบ่งการตลาดของการส่งออกและนำเข้าในประเทศต่างๆในอาเซียนแสดงดังตารางที่ 2.13 และ 2.14 ตามลำดับ

ตารางที่ 2.8: ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ หรือ GDP ของประเทศในกลุ่มอาเซียน

ประเทศ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)				อัตราขยายตัว (ร้อยละ)		
	2548	2549	2550	2551	2549	2550	2551
อินโดนีเซีย 1	239,449.68	252,644.42	268,602.31	284,758.24	5.51	6.32	6.01
ไทย 2	169,318.39	178,167.22	186,944.18	195,875.53	5.23	4.93	4.78
มาเลเซีย	114,492.01	121,103.36	128,789.94	134,640.81	5.77	6.35	4.54
สิงคโปร์	95,796.19	103,796.74	111,857.85	113,143.28	8.35	7.77	1.15
ฟิลิปปินส์	74,486.07	78,508.48	84,150.83	88,051.87	5.40	7.19	4.64
เวียดนาม	19,292.44	20,879.99	22,645.62	24,044.09	8.23	8.46	6.18
พม่า	13,253.27	14,936.42	15,752.42	16,067.48	12.70	5.46	2.00
บรูไน	4,867.34	5,081.38	5,112.88	5,035.55	4.40	0.62	- 1.51
กัมพูชา	4,237.10	4,693.49	5,172.44	5,484.53	10.77	10.20	6.03
ลาว	2,164.09	2,343.91	2,529.10	2,718.78	8.31	7.90	7.50
รวม	737,356.58	782,155.41	831,557.56	869,820.16	7.47*	6.52*	4.13 *

หมายเหตุ : * คือ ค่าเฉลี่ย

ที่มา : National Accounts, United Nations Statistics Division , 2010

ตารางที่ 2.9: มูลค่าการส่งออกของอาเซียนในตลาดอาเซียน

ประเทศ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)					ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)				
	2547	2548	2549	2550	2551	2547	2548	2549	2550	2551
กัมพูชา	82.72	142.66	240.25	329.75	394.51	0.06	0.09	0.13	0.15	0.16
ลาว	172.55	306.38	673.09	660.91	822.00	0.12	0.19	0.35	0.30	0.33
บรูไน	776.85	1,421.32	1,846.69	2,012.03	2,618.73	0.55	0.86	0.97	0.92	1.04
พม่า	1,427.79	1,899.18	2,390.80	2,386.13	3,788.57	1.01	1.15	1.25	1.09	1.50
เวียดนาม	4,042.60	5,742.90	6,628.70	8,110.30	10,194.90	2.85	3.48	3.47	3.70	4.04
ฟิลิปปินส์	6,825.23	7,139.39	8,127.82	8,006.37	7,070.00	4.81	4.32	4.25	3.66	2.80
อินโดนีเซีย	12,997.48	15,824.92	18,483.09	22,292.11	27,170.82	9.17	9.58	9.66	10.18	10.77
ไทย 3	21,092.55	23,891.95	27,209.73	34,841.60	40,111.59	14.88	14.47	14.23	15.91	15.90
มาเลเซีย 2	31,657.39	36,847.58	41,751.08	45,332.23	51,598.34	22.33	22.31	21.83	20.70	20.45
สิงคโปร์ 1	62,695.08	71,949.66	83,913.66	95,069.93	108,529.94	44.22	43.56	43.87	43.40	43.02
อาเซียน	141,770.25	165,165.94	191,264.93	219,041.35	252,299.41	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : ฐานข้อมูล Global Trade Atlas และ CEIC Database, 2010

ตารางที่ 2.10: มูลค่าการนำเข้าของอาเซียนในตลาดอาเซียน

ประเทศ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)					ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)				
	2547	2548	2549	2550	2551	2547	2548	2549	2550	2551
กัมพูชา	705.25	790.41	1,024.84	3,410.91	4,748.72	0.59	0.56	0.62	1.79	2.06
ลาว	761.84	976.30	1,286.94	1,621.62	2,140.53	0.63	0.69	0.78	0.85	0.93
บรูไน	986.80	1,062.57	1,151.67	1,363.61	1,653.19	0.82	0.75	0.70	0.72	0.72
พม่า	1,636.49	1,812.77	1,817.08	2,463.55	3,533.85	1.36	1.28	1.10	1.29	1.54
เวียดนาม	7,768.20	9,326.30	12,546.40	15,908.10	19,570.90	6.47	6.59	7.60	8.36	8.51
ฟิลิปปินส์	8,355.22	8,631.33	10,205.32	12,844.12	14,066.88	6.96	6.10	6.18	6.75	6.11
อินโดนีเซีย	11,494.45	17,039.91	18,970.62	23,792.13	40,967.76	9.58	12.04	11.49	12.50	17.81
ไทย	15,813.14	21,608.68	23,716.56	27,152.01	30,433.52	13.17	15.26	14.37	14.26	13.23
มาเลเซีย	25,158.04	28,175.89	31,938.92	35,966.38	38,147.35	20.96	19.90	19.35	18.89	16.58
สิงคโปร์	47,348.11	52,135.66	62,380.71	65,833.34	74,779.32	39.45	36.83	37.80	34.58	32.51
อาเซียน	120,027.54	141,559.83	165,039.06	190,355.78	230,042.03	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : ฐานข้อมูล Global Trade Atlas และ CEIC Database, 2010

ตารางที่ 2.11: มูลค่าการส่งออกของไทยไปประเทศต่างๆในอาเซียน

ประเทศ	มูลค่า (ล้านบาท)											
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
บรูไน	2,108	1,566	1,615	1,659	1,710	1,740	2,273	2,748	3,142	3,129	4,074	4,001
กัมพูชา	12,345	13,368	13,863	20,735	22,039	28,603	28,977	36,659	47,142	46,524	67,013	53,918
อินโดนีเซีย	41,739	36,539	53,667	60,462	71,977	95,978	128,971	159,273	126,149	163,596	208,044	159,003
ลาว	15,237	15,544	15,371	18,227	17,305	18,880	23,288	30,810	38,708	45,117	58,387	56,045
มาเลเซีย	73,094	76,426	112,659	120,809	121,446	160,288	213,088	228,834	252,129	268,191	325,509	261,065
พม่า	14,070	14,853	20,194	15,642	13,602	18,146	24,242	28,014	28,724	32,919	43,841	52,776
ฟิลิปปินส์	31,163	35,030	43,383	51,402	54,560	67,052	73,431	82,494	98,591	99,874	115,194	102,929
สิงคโปร์	192,726	190,051	240,848	234,308	237,555	242,414	280,940	299,566	318,169	327,399	332,322	258,021
เวียดนาม	24,290	21,580	33,797	35,350	40,571	52,354	75,206	94,856	116,872	130,658	165,094	159,220
อาเซียน	406,772	404,957	535,397	558,594	580,765	685,455	850,416	963,254	1,029,626	1,117,407	1,319,478	1,106,978
โลก	2,241,890	2,195,317	2,764,353	2,888,935	2,949,472	3,328,459	3,915,942	4,428,997	4,939,393	5,236,351	5,853,034	5,199,761

ตารางที่ 2.12: มูลค่าการนำเข้าของไทยไปประเทศต่างๆในอาเซียน

ประเทศ	มูลค่า (ล้านบาท)											
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
มาเลเซีย	90,297	95,218	134,617	136,699	156,365	187,619	222,711	325,477	320,612	299,885	322,054	295,328
สิงคโปร์	98,781	113,030	137,050	126,621	124,683	135,315	167,683	216,522	217,057	218,680	235,285	197,359
อินโดนีเซีย	36,444	41,875	51,970	60,521	66,895	73,717	93,875	125,885	131,161	138,550	179,772	130,916
พม่า	2,591	4,263	10,467	35,788	39,144	37,429	52,243	71,916	88,672	80,031	112,370	95,976
ฟิลิปปินส์	25,526	30,934	44,715	50,085	46,398	56,005	62,390	75,721	80,885	74,561	75,401	61,276
เวียดนาม	9,646	8,684	13,331	14,521	10,311	13,874	17,687	35,955	34,325	38,655	47,973	47,744
ลาว	1,298	2,141	3,014	3,957	4,011	4,297	4,611	9,127	18,930	16,295	20,437	15,944
บรูไน	984	5,644	19,747	17,192	19,372	13,359	15,807	8,270	4,814	3,900	2,969	3,800
กัมพูชา	1,011	557	317	545	482	508	1,113	1,270	1,313	1,689	2,999	2,660
อาเซียน	266,578	302,346	415,228	445,929	467,661	522,123	638,120	870,143	897,769	872,246	999,260	851,003
โลก	1,774,067	1,905,645	2,494,133	2,756,632	2,778,038	3,138,095	3,839,753	4,756,000	4,871,635	4,870,186	5,944,008	4,605,331

ตารางที่ 2.13: ส่วนแบ่งการตลาดของการส่งออกของไทยไปประเทศต่างๆในอาเซียน

ประเทศ	ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)											
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
บรูไน	0.52	0.39	0.30	0.30	0.29	0.25	0.27	0.29	0.31	0.28	0.31	0.36
กัมพูชา	3.03	3.30	2.59	3.71	3.79	4.17	3.41	3.81	4.58	4.16	5.08	4.87
อินโดนีเซีย	10.26	9.02	10.02	10.82	12.39	14.00	15.17	16.53	12.25	14.64	15.77	14.36
ลาว	3.75	3.84	2.87	3.26	2.98	2.75	2.74	3.20	3.76	4.04	4.43	5.06
มาเลเซีย	17.97	18.87	21.04	21.63	20.91	23.38	25.06	23.76	24.49	24.00	24.67	23.58
พม่า	3.46	3.67	3.77	2.80	2.34	2.65	2.85	2.91	2.79	2.95	3.32	4.77
ฟิลิปปินส์	7.66	8.65	8.10	9.20	9.39	9.78	8.63	8.56	9.58	8.94	8.73	9.30
สิงคโปร์	47.38	46.93	44.98	41.95	40.90	35.37	33.04	31.10	30.90	29.30	25.19	23.31
เวียดนาม	5.97	5.33	6.31	6.33	6.99	7.64	8.84	9.85	11.35	11.69	12.51	14.38
อาเซียน	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

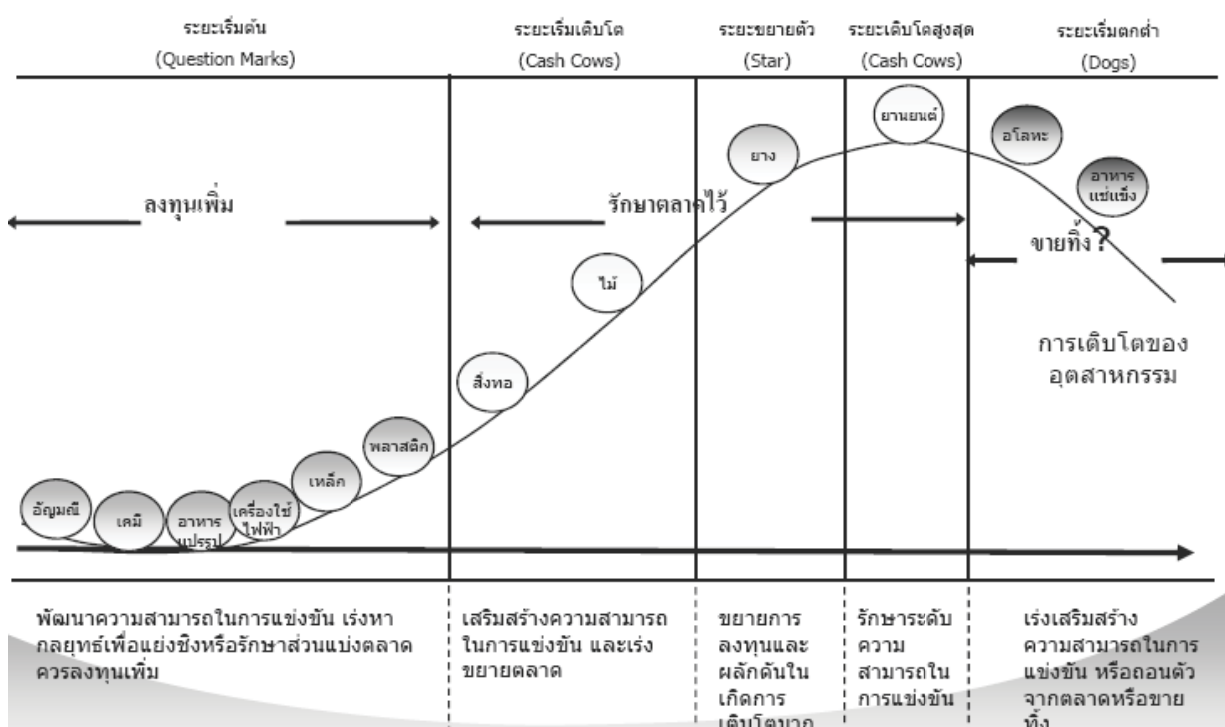
ตารางที่ 2.14: ส่วนแบ่งการตลาดของการนำเข้าของไทยไปประเทศต่างๆในอาเซียน

ประเทศคู่ค้า	ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)											
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
มาเลเซีย	33.9	31.5	32.4	30.7	33.4	35.9	34.9	37.4	35.7	34.4	32.2	34.7
สิงคโปร์	37.1	37.4	33.0	28.4	26.7	25.9	26.3	24.9	24.2	25.1	23.6	23.2
อินโดนีเซีย	13.7	13.9	12.5	13.6	14.3	14.1	14.7	14.5	14.6	15.9	18.0	15.4
พม่า	1.0	1.4	2.5	8.0	8.4	7.2	8.2	8.3	9.9	9.2	11.3	11.3
ฟิลิปปินส์	9.6	10.2	10.8	11.2	9.9	10.7	9.8	8.7	9.0	8.6	7.6	7.2
เวียดนาม	3.6	2.9	3.2	3.3	2.2	2.7	2.8	4.1	3.8	4.4	4.8	5.6
ลาว	0.5	0.7	0.7	0.9	0.9	0.8	0.7	1.1	2.1	1.9	2.1	1.9
บรูไน	0.4	1.9	4.8	3.9	4.1	2.6	2.5	1.0	0.5	0.5	0.3	0.5
กัมพูชา	0.4	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3
อาเซียน	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ตารางที่ 2.15: ดุลการค้าของไทยกับประเทศต่างๆในอาเซียน

ประเทศคู่ค้า	มูลค่า (ล้านบาท)											
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
บรูไน	1,124	-4,078	-18,132	-15,533	-17,662	-11,619	-13,534	-5,522	-1,672	-771	1,105	201
กัมพูชา	11,334	12,811	13,546	20,190	21,557	28,095	27,864	35,389	45,829	44,835	64,014	51,258
อินโดนีเซีย	5,295	-5,336	1,697	-59	5,082	22,261	35,096	33,388	-5,012	25,046	28,272	28,087
ลาว	13,939	13,403	12,357	14,270	13,294	14,583	18,677	21,683	19,778	28,822	37,950	40,101
มาเลเซีย	-17,203	-18,792	-21,958	-15,890	-34,919	-27,331	-9,623	-96,643	-68,483	-31,694	3,455	-34,263
พม่า	11,479	10,590	9,727	-20,146	-25,542	-19,283	-28,001	-43,902	-59,948	-47,112	-68,529	-43,200
ฟิลิปปินส์	5,637	4,096	-1,332	1,317	8,162	11,047	11,041	6,773	17,706	25,313	39,793	41,653
สิงคโปร์	93,945	77,021	103,798	107,687	112,872	107,099	113,257	83,044	101,112	108,719	97,037	60,662
เวียดนาม	14,644	12,896	20,466	20,829	30,260	38,480	57,519	58,901	82,547	92,003	117,121	111,476
อาเซียน	140,194	102,611	120,169	112,665	113,104	163,332	212,296	93,111	131,857	245,161	320,218	255,975
โลก	467,823	289,672	270,220	132,303	171,434	190,364	76,189	-327,003	67,758	366,165	-90,974	594,430

จะเห็นว่าปัจจุบัน ในการบริหารของ AEC ไทยมีความได้เปรียบของการส่งออกสินค้าสู่ตลาดและทำให้ตลาดอาเซียนเป็นตลาดส่งออกสินค้าอันดับหนึ่งของไทย โดยไทยมีดุลการค้ากับประเทศต่างๆในอาเซียนดังตารางที่ 11 ซึ่งปัจจุบันวัฏจักรสินค้าไทยได้ถูกวิเคราะห์และนำเสนอแผนภาพที่ 2.15 ซึ่งจะเห็นว่าอุตสาหกรรมที่น่าเป็นห่วงอย่างมาก คือ อุตสาหกรรมอโลหะและอาหารแช่แข็งและหลายอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ดังนั้นหลายอุตสาหกรรมอาจจำเป็นต้องแสวงหาทรัพยากรที่เหมาะสมจากประเทศในอาเซียน เพื่อดำรงความอยู่รอดและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของตนเอง



แผนภาพที่ 2.15 วัฏจักรของอุตสาหกรรมไทย

ที่มา: ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2553)

สำนักวิชาการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย(2554) ได้ทำการสำรวจผู้ประกอบการจากแบบสอบถามจำนวน 100 ชุด ต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นจาก AEC ร้อยละ 42.2 ตอบว่ามีผลกระทบมากที่สุด ร้อยละ 38.2 ตอบว่ามีผลกระทบเชิงบวกต่อการดำเนินการ เพราะทำให้มีตลาดใหญ่ขึ้น และไม่ต้องเสียภาษีทำให้มีศักยภาพสามารถแข่งขันได้ ร้อยละ 19.6 มีผลกระทบเชิงลบต่อการดำเนินการทำให้คู่แข่งเพิ่มมากขึ้นจากการไม่เสียภาษี ไทยเสียเปรียบในเรื่องต้นทุนแรงงานและวัตถุดิบ สินค้าจากตลาด AEC เข้ามาตีตลาดสินค้าไทยมากขึ้น โดยจำแนกผลกระทบตามรายอุตสาหกรรมดังตารางที่ 2.16

ตารางที่ 2.16: ผลกระทบจาก AEC จำแนกตามรายอุตสาหกรรม

ผลกระทบของ AEC ต่อการดำเนินกิจการ			
กลุ่มอุตสาหกรรม	ไม่มีผลกระทบทั้งทางบวกและลบ	มีผลกระทบทางบวก	มีผลกระทบทางลบ
กลุ่มอุตสาหกรรมแฟชั่น	36.4	45.5	18.2
กลุ่มอุตสาหกรรมก่อสร้างและเครื่องใช้ในบ้าน	30.3	45.5	24.2
กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และเครื่องจักรกล	80.0	20.0	0.0
กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	25.0	50.0	25.0
กลุ่มอุตสาหกรรมอาหารและยา	25.0	75.0	0.0
กลุ่มอุตสาหกรรมพลังงาน	57.1	14.3	28.6
กลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุน	45.5	33.3	21.2

จากข้อมูลที่ได้รวบรวมมาจะเห็นว่าปัจจุบันผู้ประกอบการไทยยังคงมีศักยภาพในการแข่งขันและเริ่มตระหนักถึงการเข้ามาของประชาคมอาเซียนมากขึ้น แต่ยังมีผู้ประกอบการที่ยังไม่รู้และละเลยถึงผลกระทบของ AEC อีกเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะ SMEs และบทความต่างๆที่ศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับประเด็น AEC ต่างมุ่งเน้นที่การค้าสินค้ามากกว่าการบริการ ซึ่งการเปิดเสรีบริการด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน ในปี พ.ศ. 2556 ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ของทุกประเทศในอาเซียนสามารถเข้าไปลงทุนทำธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้ และสามารถถือหุ้นในธุรกิจได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 โดยไม่มีข้อจำกัดและได้รับการปฏิบัติเหมือนธุรกิจภายในชาติ รวมทั้งยกเลิกข้อ จำกัดสำหรับการค้าและบริการข้ามพรมแดนและลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะภายในปี พ.ศ. 2558 ดังนั้นผู้ประกอบการไทยควรต้องรับทราบและเข้าใจถึงความท้าทายและโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยที่จะได้รับการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อเปลี่ยนวิกฤตให้เป็นโอกาสหรือสร้างโอกาสในการขยายการค้าบริการโลจิสติกส์ไปยังประเทศสมาชิกอื่นของอาเซียนได้ แต่ทั้งนี้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่ยังคงไม่ทราบว่าประชาคมอาเซียนคืออะไร มีผลกระทบกับธุรกิจที่ดำเนินอยู่และต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับอย่างไรซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญมากและส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยโดยตรง

อัคร พิศาลวนิช (2554) ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย เปิดเผยผลการศึกษาเกี่ยวกับศักยภาพการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์และขนส่งทางบกของไทยในกรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ว่าอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์และการขนส่งทางบกของไทยที่เป็น SMEs ด้านเลกกิจการเพิ่มขึ้น 20-30% ภายใน 3 ปี ถ้าไม่มีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนา ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพกับประเทศคู่แข่งพบว่า ไทยยังเสียเปรียบสิงคโปร์และมาเลเซีย แต่ได้เปรียบเวียดนาม โดยเสียเปรียบด้านแรงงานเพราะมีความสามารถทางภาษาน้อยกว่า ด้านบุคลากรผู้บริหารมีวิสัยทัศน์ด้านการบริหารจัดการน้อยกว่า ส่วนด้านการแข่งขันพบว่า ผู้ประกอบการไทยจำนวนมากเป็นรายเล็ก มีส่วนแบ่งการตลาดน้อย มีการแข่งขันสูง การนำเทคโนโลยีเข้ามาในระบบขนส่งทางบกน้อย รวมทั้งการดำเนินนโยบายของภาครัฐยังขาดความชัดเจนและต่อเนื่อง มักจะเปลี่ยนแปลงไปตามรัฐบาลที่เข้ามาบริหารประเทศ เป็นต้น

ทั้งนี้งานวิจัยและผลการศึกษาเพื่อรองรับ AEC และการเปิดเสรีทางการค้ากับจีนของประเทศไทย จากสถาบันหรือองค์กรต่างๆไม่ว่าจะเป็น กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กรมส่งเสริมการค้าส่งออก กรมพัฒนาธุรกิจ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานส่งเสริมการลงทุน (BOI) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (EXIM Bank) และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฯลฯ เน้นเพียงการศึกษาเชิงตั้งรับและปรับโครงสร้างพื้นฐานรอการรุกรจาก

ต่างชาติ แต่ไม่ทำการศึกษาเชิงรุกเพื่อให้นักลงทุนหรือผู้ประกอบการไทยเข้าไปแสวงหาโอกาสเท่าที่ควร ซึ่งผู้ประกอบการและนักลงทุนไทยยังขาดข้อมูลที่สำคัญ เฉพาะเจาะจง เพื่อประกอบการลงทุนในประเทศสมาชิกว่าควรลงทุนประเทศใด ประเทศไหนควรลงทุนธุรกิจอะไร มีอุปสรรคหรือความเสี่ยงอะไรต่อการลงทุน ซึ่งหากผู้ประกอบการไม่ทราบข้อมูลเหล่านี้จะทำให้การเข้าไปลงทุนในประเทศสมาชิกเหล่านี้แบบไร้ทิศทางทำให้เสียโอกาสและความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ Outbound FDI ของประเทศเพิ่มขึ้น Outbound Market Share เพิ่มขึ้น Outbound Market Access เพิ่มขึ้น Growth of Industrial Supply Chain Linkage Competitive advantage และมี Proactive Strategy สำหรับภาครัฐและเอกชน

ดังนั้นคณะผู้วิจัยมีแนวความคิดในการศึกษาและประเมินศักยภาพการลงทุนทั้งในแง่เชิงรับ ปรับตัว เพื่อเตรียมความพร้อมและเชิงรุกเพื่อแสวงหาโอกาสและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีการค้ากับจีน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ผู้ประกอบการสามารถใช้ประกอบการตัดสินใจหรือกำหนดนโยบายการดำเนินธุรกิจ การลงทุนและเป็นวัคซีนป้องกัน เมื่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเปิดสมบูรณ์เต็มรูปแบบ

2.8. เอกสารอ้างอิงของการวิจัย

Banker, R.D., Cooper, W.W., Seiford L.M., Thrall, R.M. and Zhu, J., (2004), “Returns to Scale in Different DEA Models,” *European Journal of Operational Research*, 154, pp. 345–362.

Charnes, A., Cooper W.W. and Rhodes, E., (1978a), “Measuring the Efficiency of Decision Making Units,” *European Journal of Operational Research*. 2(6), pp. 429 – 444.

Coelli, T., Rao D.S. Prasada and Battese G.E., (1998), “An Introduction to Efficiency and Productivity Analysis,” Boston, Kluwer.

Kotler, P., (1998), “Marketing Management – Analysis, Planning, Implementation, and Control”, 9th Edition, Englewood Cliffs: Prentice-Hall.

Porter, M.E. (2008), “The Five Competitive Forces That Shape Strategy, Harvard business Review”, January 2008

สุวิทย์ เมษินทรีย์ (2554), “ภาพเศรษฐกิจโลกในทศวรรษหน้า:สี่ประเด็นท้าทาย “ทุนนิยมหลังวิกฤต”, <http://suvit-maesincee.exteen.com/20110518/entry>, 18 พฤษภาคม 2554.

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

ในบทนี้จะอธิบายถึงวิธีการศึกษาที่ใช้ในงานวิจัยนี้ โดยส่วนที่ 1 จะแสดงกรอบการวิจัยภายใต้ระยะเวลาดำเนินงาน 12 เดือน ส่วนที่ 2 จะแสดงภาพรวมขั้นตอนวิธีการดำเนินการวิจัยทั้งหมด รวมทั้งผลของแต่ละขั้นตอนในการวิจัย ส่วนที่ 3 ถึง 7 จะแสดงรายละเอียดการวิจัยในแต่ละขั้นตอน และส่วนสุดท้ายจะนำเสนอผลที่คาดว่าจะได้รับในแต่ละช่วงระยะเวลาการวิจัย (โดยมีตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ และกิจกรรมที่ดำเนินการมาตามภาคผนวก ข)

3.1 กรอบการวิจัย

ภายใต้ระยะเวลาดำเนินโครงการประมาณ 12 เดือน (ระยะที่ 1 เป็นเวลา 6 เดือน และระยะที่ 2 เป็นเวลา 6 เดือน) งานวิจัยนี้จะดำเนินงานตามขั้นตอนการดำเนินงานและระเบียบวิจัยในแต่ละขั้น เพื่อนำเสนอบทวิเคราะห์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

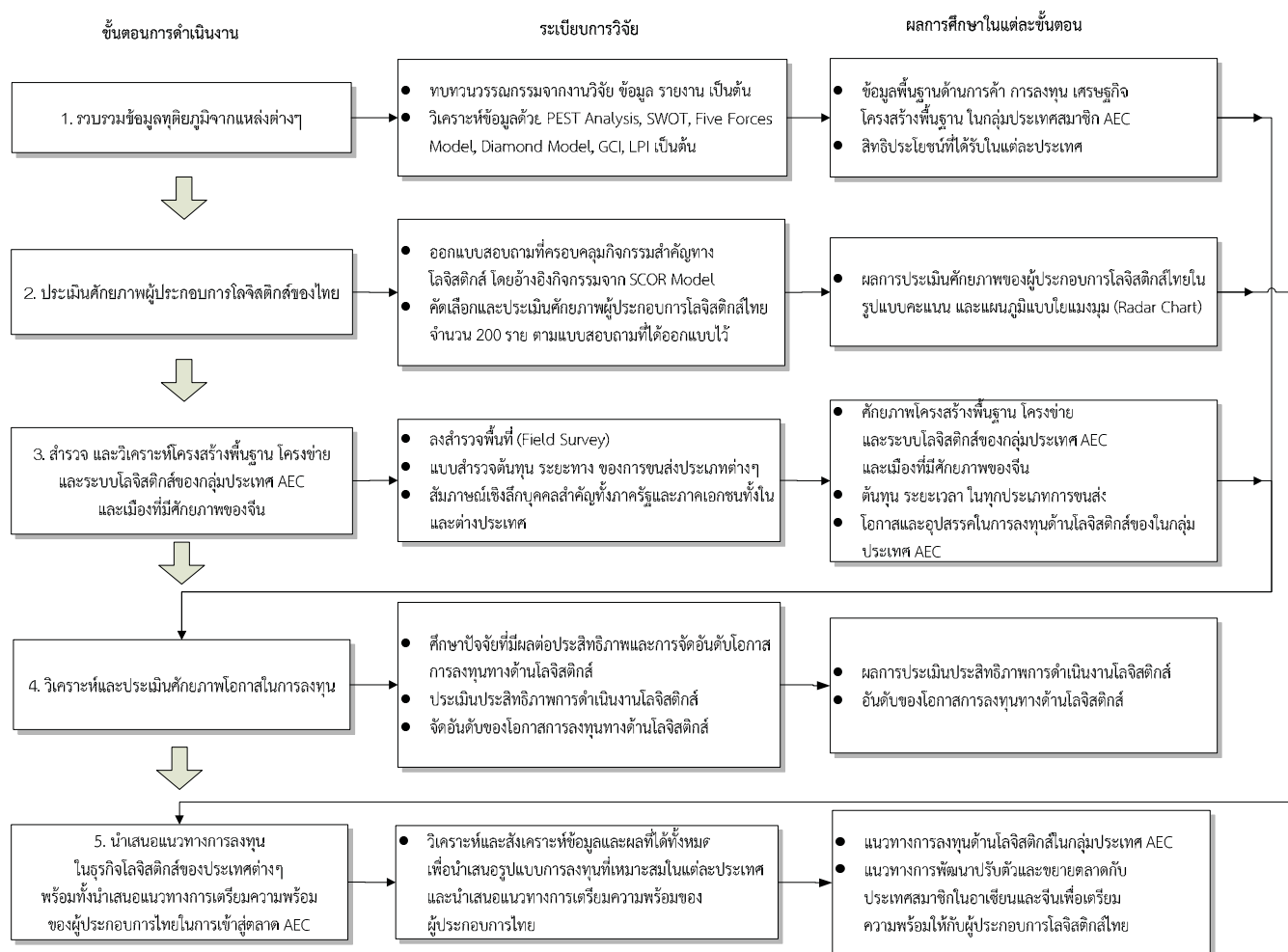
- บทวิเคราะห์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า กฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและจีน
- บทวิเคราะห์ทางการค้าสินค้า บริการและการลงทุน ตลอดจนระบบโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและจีน
- บทวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลทางด้านศักยภาพของเส้นทางการขนส่ง ต้นทุน ระยะเวลาและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในทุกโหมดการขนส่งของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเมืองที่มีศักยภาพของจีน
- วิเคราะห์และประเมินศักยภาพการลงทุนและนำเสนอรูปแบบการลงทุนในประเทศต่างๆ ที่มีศักยภาพ
- นำเสนอองค์ความรู้และแนวทางการพัฒนา ปรับตัวและขยายตลาดกับประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน เพื่อเตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย ภายใต้การเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ ตามกรอบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC

งานวิจัยนี้ได้นำเสนอข้อมูลในรูปแบบเชิงตัวเลขและเชิงประจักษ์ในรูปแบบต่างๆ เช่น ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขัน ระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน ผลการประเมินอันดับความน่าลงทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน มิติของการวิเคราะห์ความเหมาะสมของการลงทุน เป็นต้น

3.2 ขั้นตอนในการศึกษาวิจัย

จากวัตถุประสงค์ของการวิจัยและกรอบการวิจัยข้างต้นได้นำไปสู่ขั้นตอนการศึกษาวิจัยซึ่งแสดงกิจกรรมในการทำวิจัยนี้เป็นลำดับขั้นทั้งหมด 5 ขั้นตอน ดังแสดงในภาพที่ 3.1 ในแต่ละขั้นตอนมีวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน ระเบียบการวิจัยและผลการศึกษาในขั้นตอนที่ชัดเจน ขั้นที่ 1 จะเป็นการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิที่สำคัญจากแหล่งต่างๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานในกลุ่มประเทศสมาชิก AEC และ ประเทศจีน ขั้นที่ 2 ทำการประเมินศักยภาพของผู้ประกอบการในรูปแบบคะแนน และวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทย ขั้นที่ 3 ทำการสำรวจ และวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน โครงข่าย และระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศ AEC และเมืองที่มีศักยภาพของจีน ขั้นที่ 4 ประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศ AEC และ ประเทศจีน และทำการประเมินอันดับโอกาสในการลงทุนของแต่ละประเทศ ขั้นที่ 5 นำเสนอแนวทางการลงทุนธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศต่างๆ และนำเสนอแนวทางการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการไทยในการเข้าสู่ตลาด AEC จากทั้งหมด 5 ขั้นตอน ผลที่ได้จากงานวิจัยนี้จะทำการเผยแพร่ให้แก่สาธารณชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยจัดดำเนินการสัมมนาทั้งหมด 4 ครั้ง ในแต่ละภูมิภาค เมื่อสรุปตามขอบเขตระยะเวลาการวิจัยจะแสดงได้

ว่า การศึกษาวิจัยระยะที่ 1 (6 เดือนแรก) อยู่ในขั้นตอนที่ 1 2 และ 3 เนื่องจากขั้นตอนที่ 3 เป็นขั้นตอนในการลงสำรวจพื้นที่ และใช้ระยะเวลานาน ขั้นตอนที่ 3 จึงอยู่ในช่วงระยะที่ 2 เช่นกัน ทำให้การศึกษาวิจัยระยะที่ 2 (6 เดือนหลัง) ครอบคลุมการดำเนินงานในขั้นตอนที่ 3 4 และ 5 ในหัวข้อถัดไปจะแสดงรายละเอียดของแต่ละขั้นตอนการวิจัยอย่างละเอียด



แผนภาพที่ 3.1: ขั้นตอนการศึกษาวิจัย

3.3 ขั้นตอนที่ 1 การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ

ขั้นตอนที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญของกลุ่มประเทศ AEC และประเทศจีน เพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษาโอกาสการลงทุนหลังเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ระเบียบการวิจัยในขั้นตอนนี้ดำเนินการด้วยการทบทวนวรรณกรรมจากงานวิจัยที่ผ่านมา ข้อมูลและรายงานที่เกี่ยวข้อง จากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวด้วยเครื่องมือต่างๆ ดังนี้

- การวิเคราะห์ SWOT เพื่อทราบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของประเทศต่างๆ
- การวิเคราะห์ PEST เพื่อทราบสภาพแวดล้อมในระดับมหภาคของกลุ่มประเทศ AEC และจีน โดยดูปัจจัยทางนโยบายของรัฐบาล สภาพเศรษฐกิจ สภาพสังคม และการใช้เทคโนโลยี
- Five Forces Model เพื่อทราบสภาพแวดล้อมของการแข่งขันในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศต่างๆ โดยทำการศึกษาทั้งคู่แข่งรายใหม่ อำนาจต่อรองของผู้ซื้อ อำนาจต่อรองของผู้ขาย สินค้าทดแทน และสภาวะการแข่งขันในปัจจุบัน

- Diamond Model เพื่อทำการประเมินสถานการณ์ปัจจุบันของปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้านโลจิสติกส์ เพื่อไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเครือข่ายโดยรวม
- Global Competitive Index (GCI) หรือดัชนีความสามารถในการแข่งขันที่จัดทำโดย World Economic Forum ในการประเมินความสามารถในการแข่งขันของ 144 ประเทศทั่วโลก การวิเคราะห์ GCI ทำให้สามารถทราบถึงความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ที่ทำการศึกษา 12 ปัจจัยหลักใน 3 กลุ่มหลัก (กลุ่มข้อกำหนดพื้นฐาน กลุ่มเสริมประสิทธิภาพ และกลุ่มนวัตกรรมและระดับการพัฒนา)
- Logistics Performance Index (LPI) หรือดัชนีการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ที่จัดทำโดยธนาคารโลก การวิเคราะห์ LPI นี้ เพื่อทำการศึกษาระดับประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์

ผลจากขั้นตอนที่ 1 จะได้ข้อมูลพื้นฐานด้านการค้า การลงทุน เศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐานในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและประเทศจีน สิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่ได้รับในแต่ละประเทศ และผลการวิเคราะห์ SWOT, PEST, Five Forces Model, Diamond Model, GCI และ LPI

3.4 ขั้นตอนที่ 2 การประเมินศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทย

ขั้นตอนที่ 2 นี้เป็นการประเมินศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ซึ่งการดำเนินงานแบ่งเป็น 2 ขั้นตอนดังนี้

- ออกแบบสอบถามที่ครอบคลุมกิจกรรมสำคัญทางโลจิสติกส์ โดยอ้างอิงกิจกรรมจาก SCOR Model
- คัดเลือกและประเมินศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยจำนวน 200 ราย ตามแบบสอบถามที่ได้ออกแบบไว้

3.5 ขั้นตอนที่ 3 การสำรวจและวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน

ขั้นตอนที่ 3 นี้เป็นการดำเนินการสำรวจและวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานรวมถึงโครงข่ายและระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศ AEC และเมืองที่มีศักยภาพของจีน ซึ่งการดำเนินการในขั้นนี้แบ่งเป็น 3 ส่วนคือ

- การลงสำรวจพื้นที่ (Field Survey) เพื่อเก็บข้อมูลจริงจากพื้นที่จริงและเพื่อให้ได้เห็นสภาพของโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญในปัจจุบันของประเทศต่างๆ โดยประเทศที่ทางทีคณะผู้วิจัยมองเห็นศักยภาพและเดินทางเข้าไปสำรวจพื้นที่คือประเทศจีน(สองครั้ง) พม่า(สองครั้ง) สิงคโปร์ เวียดนาม เขมร และอินโดนีเซีย
- แบบสำรวจต้นทุน ระยะทาง ของการขนส่ง โดยในแบบสำรวจถูกออกแบบเพื่อเก็บข้อมูลที่สำคัญดังต่อไปนี้
 - ราคาต้นทุนการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต และ 40 ฟุต
 - ลักษณะตู้ที่ใช้ในการขนส่ง
 - ระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้า
 - ระยะเวลาการขนส่งทางเรือจากท่าเรือหนึ่งไปอีกท่าเรือหนึ่ง
 - ต้นทุนการขนส่งทางถนน
 - ต้นทุนการจัดการพิธีการทางศุลกากร
 - ปริมาณการขนส่ง
 - เส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง
 - บริษัทที่ใช้
 - ปัจจัยที่มีผลต่อการขนส่งสินค้าและโอกาสทางการค้า

- สัมภาษณ์เชิงลึกบุคคลสำคัญทั้งภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศโดยเป็นการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง ตัวอย่างเช่น
 - ความพร้อมและธรรมชาติของธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์
 - ความตื่นตัวและตระหนักถึงการเปิด AEC ของผู้ประกอบการภายในประเทศ
 - ความพร้อมของผู้ประกอบการภายในประเทศ
 - โอกาสและอุปสรรคการลงทุนในด้านต่างๆ
 - ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนที่จะเอื้อหรือขัดขวางการเข้ามาของผู้ลงทุน
 - สิ่งที่ต้องพัฒนาเพื่อรองรับกับการเปิด AEC
 - ความเห็นของผู้ประกอบการต่อการจะเข้ามาลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ในประเทศของผู้ประกอบการทางประเทศอื่นๆ
 - ข้อที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในประเทศ

ผลจากขั้นตอนที่ 3 ก็จะทำให้มองเห็นถึงศักยภาพโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่ายและระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศเป้าหมาย รวมถึงได้ทราบถึงต้นทุนและระยะเวลาที่นำไปในการขนส่ง นอกจากนี้จากการที่ได้เข้าไปสัมภาษณ์เชิงลึกกับบุคคลสำคัญจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชนทำให้ได้ข้อมูลส่วนของโอกาสและอุปสรรคในการลงทุนในกลุ่มประเทศเป้าหมายอีกด้วย

3.6 ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพในการลงทุน

ขั้นตอนที่ 4 มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินศักยภาพการลงทุนในประเทศวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและจีน และอันดับของโอกาสความน่าลงทุนในแต่ละประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลในการนำเสนอแนวทางการลงทุนในขั้นตอนถัดไป ระเบียบวิธีการวิจัยในขั้นนี้ประกอบด้วย การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพและการจัดอันดับโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ การประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานโลจิสติกส์ด้วยวิธี Data Envelopment Analysis (ดังแสดงบทที่ 2 หัวข้อ 2.5) และการจัดอันดับโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule และ Cordocet Approach (หัวข้อที่ 2.6) ผลการศึกษาในขั้นตอนนี้จะแสดงถึงค่าคะแนนประเมินประสิทธิภาพเชิงเทคนิค ประสิทธิภาพขนาด ลักษณะผลได้ต่อขนาดของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในแต่ละประเทศ และอันดับของโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์

ระเบียบวิธีการข้อมูลโอบล้อม หรือ Data Envelopment Analysis (DEA) ถูกพัฒนาขึ้นโดย Charnes, Cooper and Rhodes (1978) เพื่อใช้ในการวัดค่าคะแนนประสิทธิภาพของหน่วยผลิตที่อยู่ในการพิจารณา สำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ คณะผู้วิจัยได้ทำการประยุกต์ใช้วิธีการดังกล่าว เพื่อวัดประสิทธิภาพของการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและประเทศจีน ทั้งนี้ระเบียบวิธีการ DEA มีความได้เปรียบได้แก่ของการประยุกต์ใช้ และการเปรียบเทียบ เนื่องจาก DEA จะให้ผลลัพธ์ของการวัดค่าคะแนนประสิทธิภาพออกมาเป็นค่าเดียว (Single Efficiency Index) แม้ว่าข้อมูลปัจจัยการผลิต (Inputs) และ ผลผลิต (Outputs) ภายใต้กระบวนการจะประกอบด้วยตัวแปรที่มีความหลากหลายก็ตาม

ด้านการจัดเรียงอันดับความน่าลงทุนของกลุ่มประเทศอาเซียนเป้าหมายทั้ง 10 ประเทศ ในงานวิจัยชิ้นนี้ อาศัยข้อมูลของตัวชี้วัด (indicators) ที่แตกต่างกันในหลายมิติ ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน อาทิ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางด้านสังคม และการเมือง รวมไปถึง ปัจจัยเฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับการลงทุนทางด้านธุรกิจโลจิสติกส์ เป็นต้น ซึ่งจะแสดงในส่วนที่ 5.1

หากพิจารณาแต่ละค่าของตัวชี้วัด อาจจะทำให้ข้อสรุปของลำดับความน่าลงทุนในแต่ละประเทศที่มีความแตกต่างกัน ดังนั้นเพื่อขจัดปัญหาความซ้ำซ้อนของข้อมูล ดังกล่าว วิธีการวิเคราะห์ลำดับด้วยเทคนิค Borda's Scoring Rule และ Condorcet Approach จึงมีความจำเป็น และนำผลที่ได้มาทำการสังเคราะห์ พร้อมกับอภิปรายผลเพื่อหาศักยภาพการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศอาเซียนและจีน

3.7 ขั้นตอนที่ 5 แนวทางการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศ AEC

ขั้นตอนที่ 5 มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอแนวทางการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการไทยในการเข้าสู่ตลาด AEC ในขั้นตอนนี้ข้อมูลผลประเมินศักยภาพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยพร้อมกับข้อมูลการวิเคราะห์ประเทศที่ได้ทั้งหมดมานำเสนอรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมในแต่ละประเทศ และนำเสนอแนวทางการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการไทย ผลที่ได้จากขั้นตอนนี้ ได้แก่ แนวทางการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศ AEC และแนวทางการพัฒนาปรับตัวและขยายตลาดกับประเทศสมาชิกในอาเซียนและจีนเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

ผลงานวิจัยทั้งหมดนำเสนอสู่สาธารณชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วยการจัดสัมมนาให้ผู้ประกอบการรับทราบแนวทางเชิงรุกในการลงทุนทั้ง 4 ภูมิภาค ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครศรีธรรมราช นครราชสีมา และเชียงใหม่

3.8 ผลที่คาดว่าจะได้รับในแต่ละช่วงระยะเวลา (แบ่งเป็นราย 6 เดือน)

จากการศึกษาครั้งนี้จะส่งผลให้เกิดแนวทางการเตรียมพร้อมของผู้ประกอบการไทยสำหรับแนวทางและโอกาสในการลงทุนด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและจีน โดยผลของงานวิจัยนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระยะได้ดังแสดงในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1: กิจกรรมและผลที่คาดว่าจะได้รับ

ระยะเวลา	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
6 เดือนที่ 1	- รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ทางด้านการค้าสินค้า บริการและการลงทุน กฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน - รวบรวมข้อมูลสภาพปัญหาและความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องและมีส่วนได้ส่วนเสียจากแบบสอบถามและสัมภาษณ์กับบุคคลสำคัญ (Key Informant) ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง - จัดทำรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1	- บทวิเคราะห์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ทางด้านการค้าสินค้า บริการและการลงทุน กฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและจีน - รายงานสรุปผลการศึกษารวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสอบถามสำหรับรวบรวมความคิดเห็นสภาพปัญหาและความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องและมีส่วนได้ส่วนเสีย - รายงานสรุปผลศึกษารวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากแบบสัมภาษณ์ สำหรับเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องระดับสูง ข้อมูลเชิงนโยบาย เป็นต้น เพื่อสัมภาษณ์บุคคลสำคัญที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1

ระยะเวลา	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
6 เดือนที่ 2	1. สำรวจโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่ายและระบบโลจิสติกส์ โอกาสและอุปสรรคในการลงทุน รูปแบบการดำเนินธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพของกลุ่มประเทศ AEC และเมืองที่มีศักยภาพของจีน 2. วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลทางด้านศักยภาพของเส้นทางการขนส่ง ต้นทุน ระยะเวลาและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในทุกโหมดการขนส่งของประเทศ ตลอดจนการลงทุนของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเมืองที่มีศักยภาพของจีน 3. วิเคราะห์และนำเสนอรูปแบบการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ที่เหมาะสมสำหรับประเทศต่างๆ 4. วิเคราะห์และประมวลผลการศึกษาเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนา ปรับตัวและการขยายตลาดกับประเทศสมาชิกอาเซียน 5. จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์	- บทวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลทางด้านศักยภาพของเส้นทางการขนส่ง ต้นทุน ระยะเวลาและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในทุกโหมดการขนส่งของประเทศ ตลอดจนการลงทุนของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเมืองที่มีศักยภาพของจีน - บทวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนในประเทศต่างๆ ที่มีศักยภาพ - บทวิเคราะห์และเสนอแนวทางการพัฒนาปรับตัวและขยายตลาดกับประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน เพื่อเตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยภายใต้การเปิดเสรีภาคบริการโลจิสติกส์ ตามกรอบของ AEC - รายงานฉบับสมบูรณ์

บทที่ 4

ศักยภาพพื้นฐานของประเทศสมาชิกอาเซียน

ทางคณะวิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานสำคัญของประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน ซึ่งได้แก่ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ ข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และการประเมินศักยภาพทางโลจิสติกส์ของทุกประเทศ ที่ได้นำเสนอในภาคผนวก ก (ข้อมูลรายประเทศ) จากข้อมูลดังกล่าวทางคณะวิจัยได้นำมาวิเคราะห์หาศักยภาพพื้นฐานของในแต่ละประเทศ โดยใช้เครื่องมือการวิเคราะห์ SWOT, สภาพแวดล้อม PEST, Diamond Model และ Five Forces Model ดังแสดงรายละเอียดในภาคผนวก ข (ข้อมูลดิบ SWOT) รวมทั้งการเดินทางต่างประเทศเพื่อสัมภาษณ์บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังแสดงรายละเอียดในภาคผนวก ข จากนั้นข้อมูลทั้งหมดได้ถูกนำมาสรุปรวมในบทที่ 4

ดังนั้นในบทที่ 4 นี้ จะนำเสนอข้อมูลศักยภาพพื้นฐานของประเทศสมาชิกอาเซียนจากข้อมูลในภาคผนวก ก (ข้อมูลรายประเทศ) และภาคผนวก ข (ข้อมูลดิบ SWOT) โดยนำเสนอข้อมูลจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน (หัวข้อที่ 4.1) จากนั้นนำเสนอผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม PEST เพื่อทราบถึงสภาพแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจในแต่ละประเทศและในภาพรวมอาเซียน (หัวข้อที่ 4.2) ต่อด้วยการนำเสนอผลการวิเคราะห์ Diamond Model เพื่อทราบถึงความสามารถในการแข่งขันของเครือข่ายธุรกิจในแต่ละประเทศ อันจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเครือข่ายธุรกิจของแต่ละประเทศในอนาคต (หัวข้อที่ 4.3) ลำดับถัดมาจะนำเสนอผลการวิเคราะห์ดัชนีประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศในอาเซียนเพื่อทราบถึงประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในแต่ละประเทศ (หัวข้อที่ 4.4) ด้วยข้อมูลพื้นฐานทางด้านประสิทธิภาพพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์เหล่านั้น ปัจจัยด้านการแข่งขันในธุรกิจโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศจะถูกนำมาวิเคราะห์และนำเสนอด้วยเทคนิค Five Forces Model (หัวข้อที่ 4.5) และสุดท้ายเป็นการสรุปเปรียบเทียบศักยภาพในการแข่งขันจากพื้นฐานของแต่ละประเทศ (หัวข้อที่ 4.6)

4.1 การวิเคราะห์ SWOT ของประเทศสมาชิกอาเซียน

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของประเทศสมาชิกอาเซียน รวมทั้งประเทศจีนนำเสนอในสองส่วน ส่วนแรกแสดงการสรุปผลของ SWOT ในแต่ละประเทศ และส่วนที่สองแสดงการสรุปผลภาพรวมของ SWOT ของทุกประเทศ

4.1.1 สรุปการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนและจีน

การวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน โดยข้อมูลดังกล่าวจะทำให้ทราบถึงปัจจัยที่แต่ละประเทศสามารถดำเนินการได้ดีกว่าประเทศอื่นๆ จุดอ่อนของแต่ละประเทศที่ดำเนินการแล้วด้อยกว่าโอกาสและปัจจัยภายนอกของแต่ละประเทศที่ถือเป็นช่องทางหรือโอกาสสำหรับอุตสาหกรรม และปัจจัยภายนอกที่อาจก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาหรือการค้าของอุตสาหกรรมในประเทศต่างๆ โดยผลการสรุป SWOT แสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1: สรุปการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนและจีน

จุดแข็ง

จีน	กัมพูชา	บรูไน	พม่า	ฟิลิปปินส์	มาเลเซีย	ลาว	เวียดนาม	สิงคโปร์	อินโดนีเซีย
- ตลาดมีขนาดใหญ่ และสามารถเป็นจุดกระจายสินค้าไปยังที่ต่างๆได้ง่าย - นโยบายรัฐเคร่งครัด และมีประสิทธิภาพ - มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง	- มีความสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติ - เป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตร - แรงงานมีราคาถูก - มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ - ได้รับเงินช่วยเหลือจากนานาชาติเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	- กำลังซื้อสูง - อุตสาหกรรมค้าส่ง-ค้าปลีก การก่อสร้าง คมนาคม กำลังเติบโต	- ตลาดมีขนาดใหญ่ - ทรัพยากรอุดมสมบูรณ์	- แรงงานมีความรู้ IT และ ภาษาอังกฤษ - มีทรัพยากร ธรรมชาติจำนวนมาก - ตลาดมีขนาดใหญ่	- มีศักยภาพสูงในการผลิตน้ำมันปาล์ม - เป็นศูนย์กลางอาลาของโลกที่มีมาตรฐาน - มีระบบบริการโลจิสติกส์ครบวงจร	- อุดมสมบูรณ์ด้วยพลังงานไฟฟ้าและทรัพยากรธรรมชาติ - มีการช่วยเหลือจากต่างประเทศหลายด้าน - ค่าแรงต่ำ	- การเมืองมีเสถียรภาพ - ค่าแรงต่ำ - แรงงานมีการศึกษาดี	- นโยบายการค้าเสรี - เป็นแหล่งกระจายสินค้าทั่วโลก - ระบบ Logistics มีประสิทธิภาพ - มีความพร้อมด้าน IT	- ตลาดมีขนาดใหญ่มาก ประชากรคิดเป็นประมาณครึ่งหนึ่งของประชากรทั้งหมดใน ASEAN - ประชากรที่มีฐานะดีมีกำลังซื้อสูงมาก - ทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ มีแรงงานจำนวนมาก และค่าแรงถูก

จุดอ่อน

จีน	กัมพูชา	บรูไน	พม่า	ฟิลิปปินส์	มาเลเซีย	ลาว	เวียดนาม	สิงคโปร์	อินโดนีเซีย
- ต้นทุนโลจิสติกส์สูง - การขนส่งในประเทศยังไม่เป็นระบบ - ค่าแรงค่าเช่าและค่าไฟฟ้าแพงเกินไป - การขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการกระจายสินค้าบางชนิด	- การทำธุรกิจเน้นความสัมพันธ์ส่วนตัวและเครือญาติ - ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานอยู่ระหว่างการพัฒนา - ระบบการเงิน การธนาคาร และกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ - มีการคอร์รัปชันสูง - ขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะ - มีอุตสาหกรรมน้อย - ขาดระบบจัดเก็บข้อมูลที่ดี - กฎระเบียบทางการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อย	- เครื่องดื่มในระบบการนำเข้าสินค้าอาหาร ส่งผลล่าช้าและไม่คล่องตัว - การขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน - กฎระเบียบทางการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อย - อัตราเงินเฟ้อสูง	- แรงงานส่วนใหญ่ไร้ฝีมือ - ขาดความรู้ด้านธุรกิจ - ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกภาคพื้นฐาน - กฎระเบียบทางการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อย - อัตราเงินเฟ้อสูง	- มีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบบ่อย - อัตราการว่างงานสูง - เรียกร้องค่าแรงสูง - ขาดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน - สาธารณูปโภคไม่เพียงพอ	- ประชากรส่วนใหญ่มีฐานะยากจน - กฎหมายและกฎระเบียบไม่มีความชัดเจนและไม่โปร่งใส - ระบบราชการมีกระบวนการมาก ซับซ้อนและยุ่งยาก	- การคมนาคมไม่สะดวก - ขาดเสถียรภาพทางการเงิน - กฎหมายเชิงคุ้มครองมากกว่าส่งเสริม - ขาดฐานข้อมูล - ขาดสาธารณูปโภคพื้นฐาน - แรงงานไร้ฝีมือ	- ขาดผู้บริหารระดับกลางและขาดแรงงานที่มีทักษะ - โครงสร้างพื้นฐานล้าหลังและไม่พอ	- ตลาดมีขนาดเล็ก - นำเข้าสินค้าเพื่อบริโภคอุปโภค - การลงทุนในสินค้าที่มีมูลค่าสูง	- ประชากรส่วนใหญ่มีฐานะยากจน - กฎหมายและกฎระเบียบบางอย่าง ไม่มีความชัดเจนและไม่โปร่งใส - ระบบราชการที่มีกระบวนการมาก ซับซ้อนและยุ่งยาก - ยังมีปัญหาเรื่องการทุจริตในระบบราชการ

โอกาส

จีน	กัมพูชา	บรูไน	พม่า	ฟิลิปปินส์	มาเลเซีย	ลาว	เวียดนาม	สิงคโปร์	อินโดนีเซีย
- มีการผสมผสานเส้นทางการทะเลและทางบกเพื่อนำสินค้าไปยังมณฑลที่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน - มีการให้อัตราพิกัดศุลกากรแบบพิเศษ - นโยบายและการควบคุมดูแลของรัฐบาลสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเข้มแข็ง - เป็นประเทศที่นำลงทุนมากที่สุดในโลกจากการสำรวจของบริษัท BDO	- สิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากนานาประเทศ เช่น GSP - สิทธิประโยชน์ภายใต้กรอบความร่วมมือ WTO APEC ASEAN GMS ACMECS - แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ - ฐานการผลิตสินค้าเกษตร - ประชาชนนิยมสินค้าไทย - มีแรงงานจำนวนมาก	- พึ่งพาแรงงานต่างชาติ - ใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดความหลากหลายทางเศรษฐกิจ	- เป็นตลาดใหญ่ - พม่าเป็นประตูการกระจายสินค้าไทยสู่ประเทศที่สาม - ฐานการผลิตส่งออกในอนาคต	- ใช้ผลิตสินค้าสำเร็จรูป - ตลาดใหญ่ คู่การค้าตลาด	- ระบบ Internet ดี - พัฒนาโครงสร้างการผลิตรถยนต์ต่อเนื่อง - พยายามเปิดตลาดใหม่	- ได้รับสิทธิพิเศษจาก USA และ EU - ประชากรมีความรู้หลายภาษา	- ความต้องการโดยเฉพาะการขนส่งทางเรือสูง - รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อม - เป็นตลาดขนาดใหญ่และเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งสินค้าไปตลาดโลกและประเทศใกล้เคียง	- โอกาสสำหรับผู้ประกอบการรายย่อยในการทดสอบตลาดก่อน ที่จะขยายตลาดส่งออกไปยังสหรัฐฯ และสหภาพยุโรป	- ความต้องการสินค้าและบริการสูง - สินค้าที่ผลิตได้ในประเทศบางประเภทไม่เพียงพอต่อความต้องการ จึงต้องนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ - อยู่ระหว่างการพัฒนาประเทศ - รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศอย่างชัดเจน

อุปสรรค

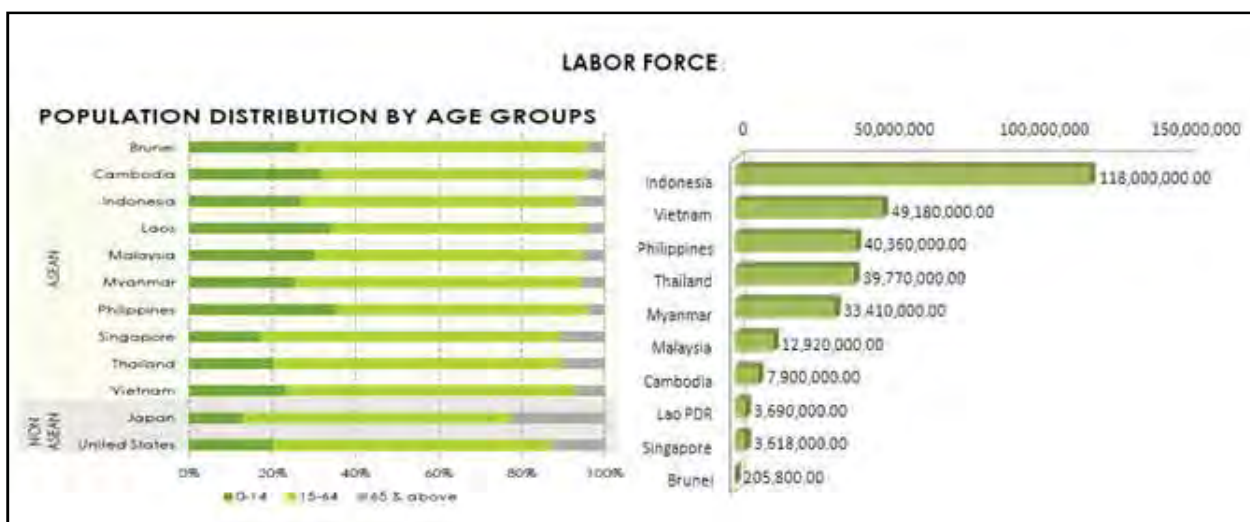
จีน	กัมพูชา	บรูไน	พม่า	ฟิลิปปินส์	มาเลเซีย	ลาว	เวียดนาม	สิงคโปร์	อินโดนีเซีย
- ต้นทุนวัตถุดิบและแรงงานเพิ่มสูงขึ้น - และการขาดแคลนไฟฟ้า - บริษัทขนาดกลางและขนาดย่อย - จัดหาเงินทุนยาก - การหดตัวเศรษฐกิจของโลกส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศและต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ - กรณีพิพาทเรื่องพรมแดนอาจส่งผลต่อเศรษฐกิจการค้า และการลงทุน	- มีความขัดแย้งทางการเมืองกับประเทศไทย - ขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ - การปฏิรูปกฎหมายและกฎระเบียบเป็นไปอย่างล่าช้า - ขาดแคลนเงินรายได้เพื่อการพัฒนาประเทศ ต้องอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศเป็นหลัก - การปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ไม่มีประสิทธิภาพ	- กระบวนการสั่งซื้อและขนส่งสินค้าไม่คล่องตัว ต้องผ่านสิงคโปร์ - สินค้าส่งไปรูโนมีเฉพาะขาไป	- ขาดข้อมูลด้านการตลาดและการเงิน	- มีมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีโทษภัย และมีกฎระเบียบขั้นตอนการนำเข้ายุ่งยาก ใช้เวลานาน - สาธารณูปโภคยังไม่พร้อม	- มีมาตรฐานกีดกันทางการค้า - ตลาดแข่งขันสูง	- ประชากรน้อย ตลาดเล็กและกำลังซื้อต่ำ - โครงสร้างพื้นฐานยังไม่พัฒนา	- ทำเรือลำค้าหลายทำเรืออยู่ลึกเข้าไปในแม่น้ำ - การจราจรในเมืองใหญ่มีปัญหาการติดขัดมาก	- การแข่งขันสูงมาก โดยเฉพาะสินค้าจาก จีน มาเลเซีย และ อินโดนีเซีย	- มีการกำหนดมาตรการทางการค้าในลักษณะที่เป็นกีดกันทางการค้า เช่น มาตรการห้ามนำเข้า ใบอนุญาตนำเข้า มาตรการด้านสุขอนามัย เป็นต้น - ตลาดอินโดนีเซียมีการแข่งขันสูง โดยเฉพาะสินค้าราคาถูกจากต่างประเทศ เช่น จีน เวียดนาม และอินเดีย เป็นต้น

4.1.2 การวิเคราะห์ SWOT ภาพรวมอาเซียน

จากการที่จะมีการเปิดสมาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 นั้น การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ของภูมิภาคอาเซียนโดยรวมนั้นจะสามารถทำให้เห็นภาพรวมของภูมิภาคว่ามีศักยภาพในการแข่งขันกับภูมิภาคอื่นๆของโลกรวมถึงวิกฤตและโอกาสของภูมิภาคในสถานการณ์ปัจจุบัน โดยภาพรวมของการวิเคราะห์ SWOT ของภูมิภาคอาเซียนทั้ง 10 ประเทศนั้น จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของภูมิภาคนั้นประกอบด้วย

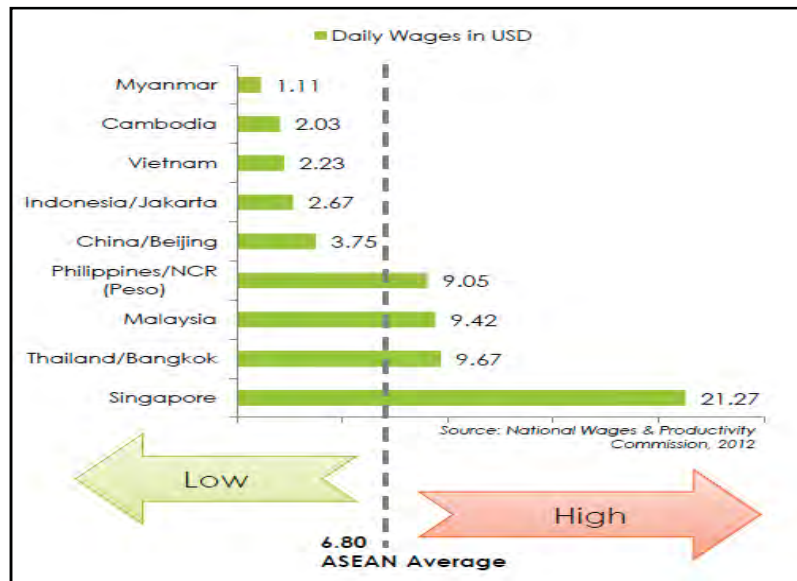
จุดแข็ง (Strength) ของภูมิภาคอาเซียน

ภูมิภาคอาเซียนนั้นถือว่าเป็นจุดเชื่อมโยงทางการเมืองและเศรษฐกิจที่สำคัญของโลก โดยในภูมิภาคอาเซียนนั้นเป็นตลาดการค้าที่มีขนาดใหญ่มีประชากรเกือบ 600 ล้านคน และประชากรร้อยละ 70 จะอยู่ในวัยทำงานที่มีอายุระหว่าง 15-64 ปี โดยประชากรกว่า 270 ล้านคน ประกอบอาชีพอยู่ในอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งมีจำนวนมากกว่ากลุ่มแรงงานในสหรัฐเกือบเท่าตัว โดยประเทศที่มีกลุ่มแรงงานมากที่สุดในอาเซียน คือ ประเทศอินโดนีเซีย คิดเป็นร้อยละ 44 ของแรงงานทั้งหมดในอาเซียน แผนภาพที่ 4.1 แสดงกลุ่มอายุประชากรและจำนวนกำลังแรงงานในภูมิภาคอาเซียน นอกจากประชากรในภูมิภาคส่วนใหญ่จะอยู่ในวัยทำงานแล้ว อัตราค่าแรงงานในภูมิภาคอาเซียนนั้นก็สูงมากสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่นๆได้ ดังแสดงในแผนภาพที่ 4.2



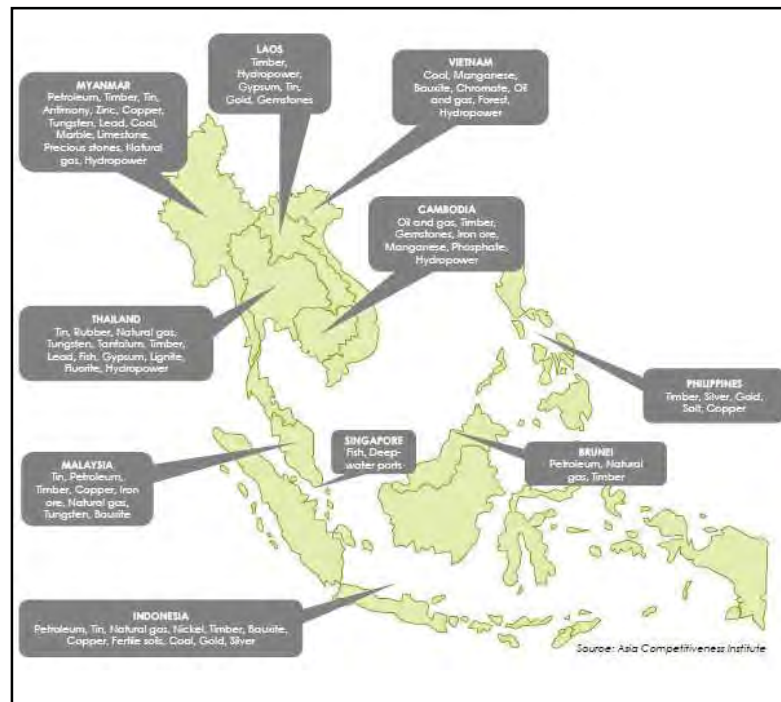
แผนภาพที่ 4.1: กลุ่มอายุประชากรและจำนวนกำลังแรงงานในภูมิภาคอาเซียน

ที่มา: CIA Factbook 2012 (est.)



แผนภาพที่ 4.2: อัตราค่าแรงประจำวันในปี 2012 ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน

นอกจากนี้จุดแข็งอีกอย่างหนึ่งของภูมิภาคอาเซียนนั่นก็คือ ภูมิภาคอาเซียนมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และแร่ธาตุที่หายากมาก อาทิ ยางพารา ดีบุก สังกะสี เป็นต้น ซึ่งการมีทรัพยากรธรรมชาติเป็นจำนวนมากนั้นจะทำให้อาเซียนกลายเป็นผู้นำในการกำหนดราคาของตลาดโลกได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอินโดนีเซียซึ่งนับว่าเป็นประเทศที่มีความพร้อมด้านทรัพยากรธรรมชาติมากที่สุดในอาเซียน ซึ่งในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา อาเซียนมีน้ำมันสำรองเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 50 ในขณะที่ตะวันออกกลางเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 14 ในส่วนของ ลาวและพม่าก็พร้อมที่จะเป็นแหล่งผลิตไฟฟ้าขนาดใหญ่ของเอเชีย แผนภาพที่ 4.3 แสดงถึงความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติของประเทศต่างๆในภูมิภาคอาเซียนที่พร้อมที่จะเป็นฐานการผลิตอาหารและสินค้าเกษตรที่สำคัญ รวมถึงเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม แหล่งวัตถุดิบ และซัพพลายเชนที่สำคัญของโลก นอกจากนี้ภูมิภาคอาเซียน ยังเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สำคัญของโลกอีกด้วย



แผนภาพที่ 4.3: ทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญของประเทศในภูมิภาคอาเซียน

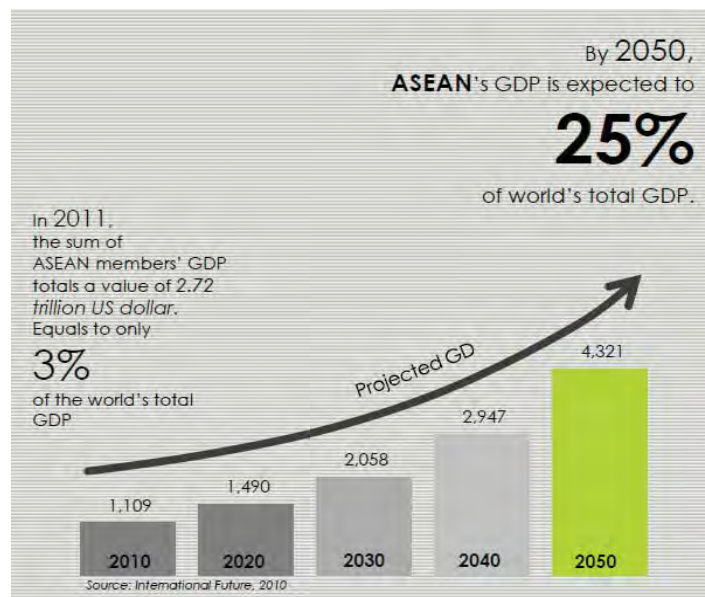
จุดอ่อน (Weakness) ของภูมิภาคอาเซียน

สำหรับจุดอ่อนของภูมิภาคอาเซียนนั้น พบว่าการศึกษาและคุณภาพการศึกษาของประชากรในกลุ่มประเทศอาเซียนนั้นไม่สูงและแรงงานส่วนใหญ่ขาดทักษะ โดยแรงงานที่มีทักษะจะไปอยู่ในส่วนของซัพพลายเชนทางด้านอุตสาหกรรมและอาหารในส่วนของประเทศไทย สิงคโปร์และมาเลเซีย นอกจากนี้แม้ว่าค่าจ้างแรงงานไทยมีความใกล้เคียงกับค่าจ้างแรงงานมาเลเซีย แต่อย่างไรก็ตามผลผลิตภาพในการทำงานของแรงงานมาเลเซียมากกว่าไทยกว่า 2 เท่าตัว ค่าจ้างแรงงานสิงคโปร์แพงกว่าค่าจ้างแรงงานไทย 2 เท่าตัวแต่ผลผลิตภาพมากกว่าไทยถึง 5 เท่าตัว นอกจากนี้ถ้าเทียบระหว่างแรงงานไทยและแรงงานเวียดนามจะพบว่า แรงงานไทยจะมีค่าแรงสูงกว่าเวียดนามถึง 5 เท่า แต่ผลผลิตภาพของแรงงานไทยนั้นดีกว่าเวียดนามเพียงแค่ 2 เท่าเท่านั้น

นอกจากความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรม สังคม การเมือง และเศรษฐกิจ ที่เป็นจุดอ่อนอีกประการของประเทศในกลุ่มภูมิภาคอาเซียนแล้ว กฎระเบียบในแต่ละประเทศของภูมิภาคอาเซียนยังคงไม่ชัดเจนและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความแตกต่างในด้านต้นทุนการผลิต สินค้าที่ถูกผลิตขึ้นเพื่อส่งออกในภูมิภาคอาเซียนในปัจจุบันยังคงแข่งขันกันเอง เริ่มมีการสร้างมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTM) ระหว่างกัน นอกจากนี้ระบบสาธารณสุขโรคขั้นพื้นฐานในบางประเทศยังอยู่ระหว่างการพัฒนา เช่น เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ซึ่งอาจทำให้เกิดต้นทุนที่สูงสำหรับผู้ประกอบการในเรื่องของการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการยังขาดทักษะความเข้าใจในด้านกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา อาจทำให้สินค้าโดนลอกเลียนแบบทั้งรูปแบบ ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และเครื่องหมายการค้ารวมถึงเทคโนโลยีในการผลิตส่วนใหญ่ยังอยู่ในส่วนระดับล่างจนถึงระดับกลาง

โอกาส (Opportunity) ของภูมิภาคอาเซียน

ปัจจุบันตลาดหลักของโลกนั้นมีปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ ทำให้เอื้ออำนวยต่อภูมิภาคอาเซียนมากขึ้นและเร็วขึ้น ในปี 2011 อาเซียนมีผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) 2.72 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของโลก และจะเพิ่มสูงขึ้นเป็นร้อยละ 25 ในปี 2050 ดังแสดงในแผนภาพที่ 4.4 ดังนั้นอาเซียนจึงเป็นโอกาสใหม่ของนักลงทุนทั่วโลก และเป็นกำลังซื้อที่สำคัญในอนาคตและเป็นศูนย์กลางการลงทุนแห่งใหม่ในอนาคต

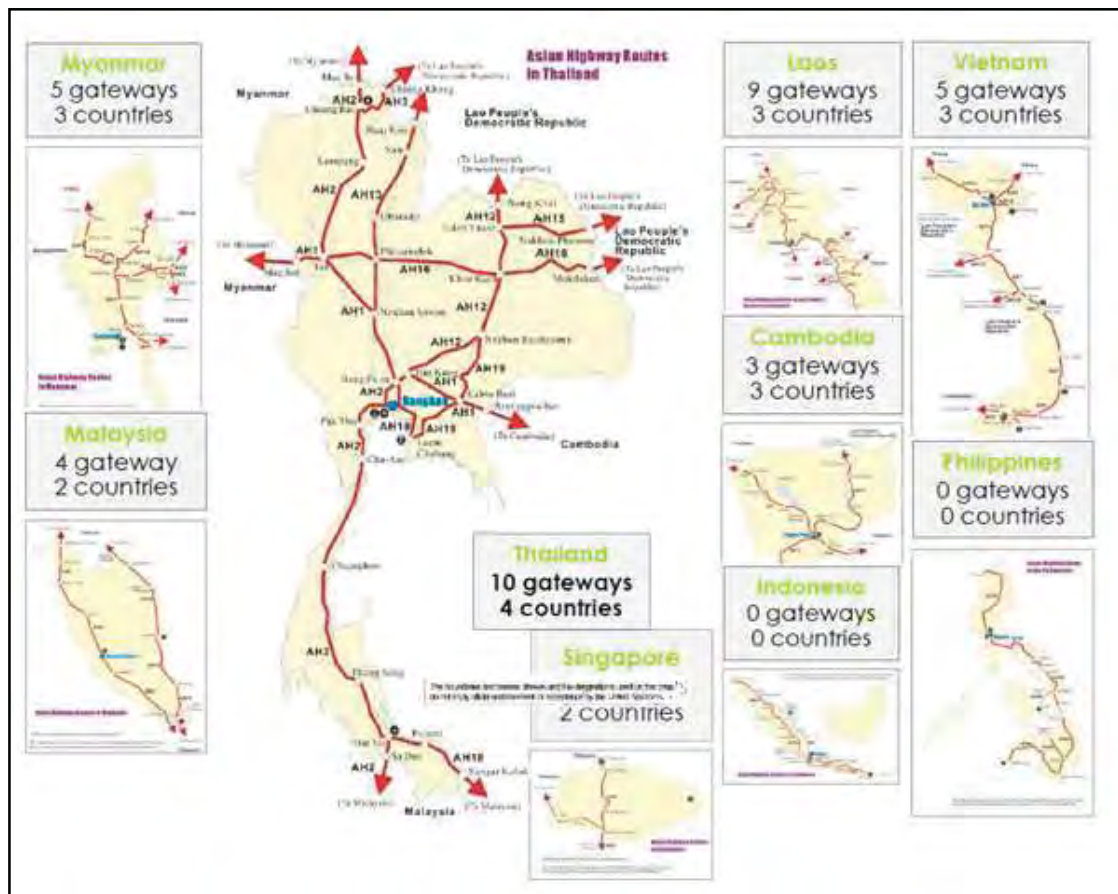


แผนภาพที่ 4.4: อัตราการเจริญเติบโต GDP ของอาเซียน

ปีค.ศ. 2011 มีเม็ดเงินลงทุนจากประเทศต่างๆ ทั่วโลกไหลเข้าสู่กลุ่มประเทศในอาเซียนคิดเป็นมูลค่ากว่า 7 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ร้อยละ 50 เป็นการลงทุนในประเทศสิงคโปร์ โดยประเทศสิงคโปร์ให้การสนับสนุนการลงทุนใหม่จากบริษัทข้ามชาติ และมีความพร้อมด้านแรงงานทักษะมากกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค โดยสาขาที่มีเงินลงทุนเข้ามามากที่สุด คือ ธุรกิจการเงินและประกันภัย รองลงมา คือ ภาคการผลิต ประกอบไปด้วย 1) ผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ และออฟติคัล 2) ปิโตรเลียม กลั่น และ 3) เคมีภัณฑ์ อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบอัตราการขยายตัวของเงินลงทุน กลับพบว่า สิงคโปร์มีอัตราการขยายตัวเงินลงทุนน้อยกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียน จึงวิเคราะห์ได้นักลงทุนเริ่มขยายฐานการผลิตไปยังกลุ่มประเทศที่เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ ที่มีค่าจ้างแรงงานที่ถูกกว่า และมีโอกาสในการพัฒนาโครงสร้างทางกฎหมายและการขนส่งมากกว่า เช่น อินโดนีเซีย และกลุ่มประเทศ CLMV

นอกจากนี้หลังจากที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในภูมิภาคอาเซียน การคมนาคมเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการเคลื่อนย้ายเงินทุน สินค้า บริการ และแรงงานในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยประเทศไทยตั้งอยู่ในจุดกึ่งกลางของ

อาเซียน และมีความคล่องตัวด้านการคมนาคมขนส่งด้วย 10 เส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อไปยัง 4 ประเทศ ใกล้เคียง และมีพื้นที่ 30 จังหวัดที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านของไทย ด้านหนึ่งติดกับมาเลเซียซึ่งเป็นประเทศมีอัตราการเติบโตในอุตสาหกรรมบริการ และเป็นช่องทางการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะระหว่างประเทศ ด้านหนึ่งเชื่อมต่อกับลาว พม่า เวียดนามและกัมพูชา ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีการเคลื่อนย้ายไร้ทักษะเข้าสู่ประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ดังแสดงในแผนภาพที่ 4.5



แผนภาพที่ 4.5: การขนส่ง 39 เส้นทางระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนและภูมิภาคอื่นๆ

อุปสรรค (Threat) ของภูมิภาคอาเซียน

เนื่องจากตลาดหลักของโลกนั้นมีปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ ส่งผลให้การส่งออกในภูมิภาคนั้นลดลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ปัญหาการแย่งดินแดนที่เป็นหมู่เกาะในทะเลจีนใต้ ระหว่างประเทศ บรูไน เวียดนาม มาเลเซียและจีน โดยมีสหรัฐอเมริกาเข้ามาหนุนหลังประเทศเวียดนาม และฟิลิปปินส์ให้ต่อสู้กับประเทศจีน ซึ่งอาจจะเป็นปัญหาต่อการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้สหรัฐอเมริกาประกาศยุทธศาสตร์ลดบทบาทในตะวันออกกลาง และหวนกลับสู่เอเชีย โดยจะใช้

ASEAN เป็นฐานเพื่อถ่วงดุลอำนาจกับประเทศจีนและรัสเซีย ซึ่งจะกระทบต่อความสามัคคีใน ASEAN เองและระหว่าง ASEAN กับประเทศเพื่อนบ้านในเอเชีย

4.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม PEST

ในหัวข้อนี้จะทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมใน 2 ส่วน ส่วนแรกเป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมแยกในแต่ละประเทศ ทั้งภาพรวมทางด้านสังคมการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี ส่วนที่ 2 เป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจในภาพรวมทั้งอาเซียน

4.2.1 การวิเคราะห์ PEST ของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน และจีน

การวิเคราะห์ PEST ของแต่ละประเทศในอาเซียนและจีนจะแสดงให้เห็นถึงภาพรวมในอนาคตของประเทศ แนวโน้มด้านการตลาด ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในอนาคต โดยทำการศึกษาตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อระดับอุปสงค์และอุปทานภาพรวมในระบบเศรษฐกิจ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงต่างๆ จะเป็นกลไกที่สร้างความไม่แน่นอนให้กับสภาพแวดล้อมของการทำธุรกิจและมีผลกระทบต่อการดำเนินงานขององค์กรโดยศึกษามุมมองทั้ง 4 ด้าน ด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี ผลสรุปการวิเคราะห์ PEST ของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนและจีนแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2: สรุปการวิเคราะห์ PEST ของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนและจีน

	กัมพูชา	บรูไน	พม่า	ฟิลิปปินส์	มาเลเซีย
การวิเคราะห์ PEST	- ประเทศมีเสถียรภาพทางการเมือง - อาชีพหลักคือ เกษตรกรรม - สินค้าที่มาจากประเทศไทยได้รับความนิยมสูง - การใช้เทคโนโลยียังไม่แพร่หลาย - ระบบโครงสร้างพื้นฐานยังต้องการพัฒนาสูง	- ประเทศมีเสถียรภาพทางการเมืองสูง - ประเทศมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจ - ประเทศใช้ระบบรัฐสวัสดิการที่มีประสิทธิภาพ - ประเทศให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศสูง และวางแผนเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศของภูมิภาค	- พม่าทำการปฏิรูปทางการเมือง ทำให้เกิดความไร้เสถียรภาพ และขัดแย้งทางการเมืองลดลง - พม่าได้ปฏิรูปกฎระเบียบทางการค้า การเงินและการลงทุน รวมถึงนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ - การลงทุนของชาวต่างชาติในพม่าเติบโตสูงขึ้น โดยเฉพาะการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน - ภาครัฐยังไม่สามารถจัดการศึกษาที่เพียงพอและมีคุณภาพ - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศยังต้องการพัฒนาในระดับสูง	- การเมืองของฟิลิปปินส์อยู่ในช่วงที่ค่อนข้างมีเสถียรภาพ - เศรษฐกิจของประเทศมีอัตราเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง - คอร์รัปชันเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ - โครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่เพียงพอต่อการตอบสนองการดำเนินงานทางธุรกิจ - ประชากรสามารถใช้ภาษาอังกฤษได้ดี - เทคโนโลยีของประเทศอยู่ในค่อนข้างต่ำ และยังมีราคาแพง	- การเมืองมีเสถียรภาพ - อุตสาหกรรมด้านอิเล็กทรอนิกส์และการผลิตรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลัก - สินค้าด้านยางพารา และปาล์มน้ำมัน เป็นพืชเศรษฐกิจหลัก - มีโครงสร้างสาธารณูปโภคที่พร้อม - กฎหมายของประเทศอ้างอิงตามหลักศาสนาอิสลาม - การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเป็นไปอย่างแพร่หลายในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ - การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารที่ทันสมัย

ตารางที่ 4.2: สรุปการวิเคราะห์ PEST ของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนและจีน (ต่อ)

	ลาว	เวียดนาม	สิงคโปร์	อินโดนีเซีย	จีน
การวิเคราะห์ PEST	- การเมืองมีเสถียรภาพ แต่มีรูปแบบการปกครองแบ่งออกเป็นแขวง - กฎหมายของแต่ละแขวงมีความแตกต่างกัน และ ระบบกฎหมายยังไม่เป็นสากล - อุตสาหกรรมด้านพลังงานเป็นอุตสาหกรรมหลัก - อุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวมีการเจริญเติบโตเป็นอย่างดีเนื่องจากราคาน้ำมันของลาวมีราคาสูง - ระบบโครงสร้างพื้นฐานจำเป็นต้องได้รับการพัฒนา - ลาวได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีจากสหรัฐอเมริกา ยุโรป และประเทศอื่นๆ - การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยยังไม่แพร่หลาย	- การปกครองระบอบสังคมนิยมคอมมิวนิสต์ - เวียดนามมีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายบ่อยครั้ง - ประเทศมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง - ประเทศมีลักษณะที่ยาว - ประชากรอยู่ทางตอนใต้ความคิดด้านการค้าการตลาดจะเปิดมากกว่าตลาดทางตอนเหนือซึ่งมีลักษณะตลาดแบบอนุรักษ์นิยมมากกว่า ส่วนคนที่อยู่ตลาดตอนกลางจะมีความตระหนักรู้มากกว่าและชอบใช้สินค้าที่มีความคงทน - เทคโนโลยีและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ยังไม่ก้าวหน้าส่งผลให้ค่าขนส่งสูง	- เสถียรภาพของการบริหารการปกครองสูงมาก - สิงคโปร์มีกฎหมายและกฎระเบียบที่เคร่งครัด - สิงคโปร์มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และมีรายได้ประชาชาติต่อหัวสูง - อัตราเงินเฟ้อที่ไม่สูง ทำให้เหมาะแก่การลงทุนทั้งภาคอุตสาหกรรมและบริการ - ประชากรมีความหลากหลายทางเชื้อชาติ - แต่ผสมผสานกันอย่างกลมกลืน - สิงคโปร์มีความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร - สิงคโปร์ตั้งเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร	- อินโดนีเซียปกครองประเทศด้วยระบอบประชาธิปไตยในระบบสาธารณรัฐแบบ Unitary Republic - อัตราการเจริญเติบโตของ GDP นั้นส่งผลรายได้ต่อหัวของชาวอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง - อัตราการว่างงานมีแนวโน้มที่ลดลง - ด้านนโยบายด้านเศรษฐกิจภายในประเทศมุ่งเน้นการขยายตัวของ การบริโภคในประเทศ - อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีระบบโทรคมนาคมสื่อสารที่ดี	- รัฐบาลมีนโยบายในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านการคมนาคม การลงทุน การคมนาคมขนส่งสะดวก - การพัฒนาเมืองในลักษณะ cluster พัฒนาแต่ละเมืองตามแต่ละ cluster อุตสาหกรรม - การเจริญเติบโตของเศรษฐกิจเน้นการส่งออกจำนวนมาก - การขยายตัวทางเศรษฐกิจก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ - สังคมจีนมีความแตกต่างกันมากเนื่องจากเป็นประเทศที่ใหญ่ ความหลากหลายวัฒนธรรมสูง - จีนมีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความก้าวหน้าสูง

4.2.2 การวิเคราะห์ PEST ภาพรวมในอาเซียน

การวิเคราะห์ PEST ของภูมิภาคอาเซียนโดยรวมจะทำให้เห็นถึงสภาพแวดล้อมทางมหภาคของกลุ่มประเทศอาเซียนโดยรวม ทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี รวมทั้งนำเสนอข้อมูลสรุปของการวิเคราะห์ PEST ในแต่ละประเทศ

ปัจจัยด้านการเมืองของกลุ่มประเทศอาเซียน

ปัจจัยด้านแรกคือ ด้านการเมือง หากการเมืองของแต่ละประเทศมีความมั่นคงจะส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องของนโยบายทางเศรษฐกิจในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่มีบทบาทเป็นศูนย์กลางในการขับเคลื่อนของอาเซียนจะต้องมีความมั่นคงทางการเมือง เช่น ประเทศสิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย หากประเทศเหล่านี้มีการเปลี่ยนรัฐบาล หรือ นโยบายในการบริหารประเทศบ่อยจะส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องอย่างไรก็ตาม กลุ่มประเทศ CLMV บรูไน หรือ ฟิลิปปินส์ แม้จะมีการเมืองที่มั่นคง แต่ผลกระทบต่อภาพรวมของกลุ่มประเทศอาเซียนยังไม่ชัดเจนมากนัก

ดังนั้นกรอบความร่วมมือของอาเซียนจะบรรลุได้ดีหรือความมั่นคงในภูมิภาคจะดีมากแค่ไหนขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลของแต่ละประเทศโดยเฉพาะประเทศแกนนำที่จะส่งผลกระทบต่อความร่วมมือว่าส่งเสริมเพียงใด ปัจจัยที่สำคัญที่เป็นอุปสรรคในการรวมตัวกันของอาเซียนคือการขาดกฎหมายที่เป็นสากล เป็นที่ยอมรับในแต่ละประเทศ ความเข้าใจด้านกฎหมายของแต่ละประเทศที่เข้าไปลงทุน ความรับผิดชอบตามกฎหมายเมื่อมีการกระทำความผิดที่อีกประเทศหนึ่งค่าชดเชยตามกฎหมาย

นอกจากนี้ในบางประเทศยังมีความไม่สงบเนื่องมาจากการแบ่งแยกดินแดน เช่น พม่า ไทย และฟิลิปปินส์ หากไม่สามารถควบคุมได้ปัญหาเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนานาชาติ และส่งผลให้การพัฒนาประเทศมีความล่าช้า ปัจจัยทางการเมืองของอาเซียนสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3: สรุปปัจจัยทางการเมืองของกลุ่มประเทศอาเซียน

ปัจจัยทางการเมือง	ประเทศ
ความมั่นคงทางการเมือง	บรูไน มาเลเซีย สิงคโปร์ กัมพูชา เวียดนาม ลาว อินโดนีเซีย
กฎหมายมีความเป็นสากล	สิงคโปร์ บรูไน ฟิลิปปินส์
การแบ่งแยกดินแดน	พม่า ฟิลิปปินส์ ไทย

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียน

เศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียนขึ้นอยู่กับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ซึ่งครอบคลุมถึง กำลังซื้อ ผลผลิตมวลรวมประเทศ ความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภค วัตถุดิบ แหล่งพลังงานสำรอง แรงงาน การลงทุนจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย อินโดนีเซีย จะมีเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่กว่า มีเงินทุนและฐานการค้าและการผลิต ควรจะเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้กับภูมิภาคอาเซียนโดยเป็นผู้ลงทุนและหาตลาด ในขณะที่ประเทศอย่างพม่า กัมพูชา ลาว เวียดนาม เป็นประเทศผู้สนับสนุนด้านวัตถุดิบ พลังงาน และแรงงาน จะทำให้เศรษฐกิจในอาเซียนมีความเข้มแข็ง ปัจจัยทางเศรษฐกิจของประเทศอาเซียนสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4: สรุปปัจจัยทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียน

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ	ประเทศ
ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ (GDP)	สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย อินโดนีเซีย
การลงทุนจากต่างประเทศ	สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย อินโดนีเซีย
ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค	สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย
แหล่งพลังงาน	มาเลเซีย อินโดนีเซีย บรูไน กัมพูชา เวียดนาม ลาว พม่า
แรงงาน	พม่า ฟิลิปปินส์ กัมพูชาเวียดนาม
วัตถุดิบ	พม่า เวียดนาม อินโดนีเซีย กัมพูชา ลาว

ปัจจัยด้านสังคมของกลุ่มประเทศอาเซียน

แม้ว่าประเทศในกลุ่มอาเซียนจะมีประชากรรวมกันได้ 600 ล้านคน แต่ประชากรส่วนใหญ่ของกลุ่มประเทศอาเซียนยังมีความยากจน ในบางประเทศจะมีความเหลื่อมล้ำของสังคมสูง และส่งผลให้เกิดปัญหาอาชญากรรมตามมา เช่น ประเทศฟิลิปปินส์ พม่า เวียดนาม กัมพูชา

ศาสนาที่ประชากรอาเซียนนับถือโดยส่วนใหญ่คือศาสนาอิสลามและศาสนาพุทธ ซึ่งในภูมิภาคของประเทศอาเซียนมีความขัดแย้งด้านศาสนาน้อย ตรงกันข้ามกลับเป็นภูมิภาคที่มีการผสมผสานความแตกต่างทางศาสนาและวัฒนธรรมได้ดีมาก อย่างไรก็ตามบางประเทศไม่มีนโยบายคุมกำเนิด ส่งผลให้มีอัตราการเพิ่มของประชากรในอัตราที่สูงกว่าการผลิตอาหาร ส่งผลให้เกิดปัญหาแย่งชิงทรัพยากรและขาดแคลนอาหาร ซึ่งต่อไปจะเป็นปัญหาใหญ่ตามมา เช่น ประเทศฟิลิปปินส์ ในขณะที่ประเทศอย่าง สิงคโปร์ บรูไน และไทย มีแนวโน้มที่มีอัตราการเพิ่มของประชากรลดลง ซึ่งต่อไปจะขาดแคลนแรงงานเข้ามาสู่ภาคการผลิตและบริการ

นอกจากนี้บางประเทศยังขาดความพร้อมในด้านการศึกษาและบริการสาธารณสุขพื้นฐานที่ไม่เป็นสากลต้องมีการพัฒนาทั้งสถานที่ และบุคลากรด้านนี้ เช่น กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม เพื่อให้คุณภาพชีวิตของประชากรดีขึ้น และเป็นการลดปัญหาทางสังคมในอนาคต ปัจจัยทางสังคมของประเทศอาเซียนสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5: สรุปปัจจัยทางสังคมของกลุ่มประเทศอาเซียน

ปัจจัยทางสังคม	ประเทศ
ความยากจน	กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม ฟิลิปปินส์
ประชากรล้น	อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม
ประชากรน้อย	สิงคโปร์ บรูไน ลาว
การศึกษาไม่มาตรฐาน	กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม
สาธารณสุขพื้นฐานไม่พร้อม	กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม

ปัจจัยด้านเทคโนโลยีของกลุ่มประเทศอาเซียน

ความพร้อมด้านเทคโนโลยีจะสามารถสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การบริหารจัดการ และการเชื่อมโยงกับประเทศอื่นๆ ได้ดีขึ้น ประเทศสิงคโปร์ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และบรูไน จะมีสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านเทคโนโลยี ที่มีความพร้อมมากกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียน อาทิ การเข้าถึงคอมพิวเตอร์ และ ระบบอินเทอร์เน็ต บริการโทรคมนาคม รวมถึงระบบเทคโนโลยีในการผลิตหรือบริการ

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงบุคลากร หรือผู้เชี่ยวชาญด้านวิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ และเทคโนโลยี ประเทศสิงคโปร์ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และบรูไนมีความสามารถในการผลิตบุคลากรด้านนี้ได้ดีกว่าประเทศอื่นในอาเซียน ปัจจัยทางเทคโนโลยีของประเทศอาเซียนสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6: สรุปปัจจัยทางเทคโนโลยีของกลุ่มประเทศอาเซียน

ปัจจัยทางสังคม	ประเทศ
การเข้าถึงคอมพิวเตอร์และอินเทอร์เน็ต	สิงคโปร์ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย บรูไน
บุคลากรทางด้านวิทยาศาสตร์ และวิศวกรรมศาสตร์	สิงคโปร์ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย บรูไน

4.3 การวิเคราะห์ Diamond Model ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

Diamond Model เป็นเครื่องมือเพื่อใช้พิจารณาและประเมินสถานการณ์ปัจจุบันของปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจที่สำคัญทั้ง 4 ด้านที่จะมีผลกระทบต่อความสามารถในการเพิ่มผลิตภาพ (productivity) ของบริษัทที่อยู่ในเครือข่ายธุรกิจ อันจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเครือข่ายโดยรวม ในหัวข้อนี้นำเสนอผลการวิเคราะห์ Diamond Model ของแต่ละประเทศรวมทั้งประเทศจีน และนำเสนอผลการวิเคราะห์ในภาพรวมของอาเซียน

4.3.1 สรุปการวิเคราะห์ Diamond ของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน

Diamond Model ถูกมาประยุกต์เพื่อวัดความสามารถในการแข่งขันในระดับประเทศทั้ง สภาพปัจจัยการผลิตในประเทศ สภาพอุปสงค์การผลิตในประเทศ อุตสาหกรรมสนับสนุนเกี่ยวเนื่องในประเทศ และกลยุทธ์โครงสร้างและสภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมในประเทศ โดยนำเสนอผลวิเคราะห์โอกาส และ อุปสรรค เพื่อแสดงถึงบรรยากาศของความสำเร็จในการลงทุน เพื่อให้ให้นักลงทุนได้ตัดสินใจและวิเคราะห์ศักยภาพของตนเอง และประเทศคู่ค้าในกลุ่มอาเซียน โดยผลสรุปการวิเคราะห์ Diamond Model ของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนรวมทั้งประเทศจีนแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7: สรุปการวิเคราะห์ Diamond ของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนและจีน

	กัมพูชา	บรูไน	พม่า	ฟิลิปปินส์	มาเลเซีย
ปัจจัยด้านการผลิต	- มีแรงงานจำนวน 7 ล้านคน - มีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ทั้งสินแร่ และสัตว์น้ำ - การส่งออกมีแนวโน้มที่ดีขึ้น - ให้การสนับสนุนกับการลงทุนภาคสาธารณะมากขึ้น	- มีทรัพยากรธรรมชาติมาก และพื้นที่อุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การทำเกษตร แต่ยังคงขาดความรู้และเทคโนโลยี - ค่าใช้จ่ายเครื่องสารถยนต์และสินค้าต่ำ เป็นการผลิตต้นทุนในการผลิตสินค้า - ไม่มีการเก็บภาษีเงินได้ และภาษีการขาย หรือภาษีส่งออก - รัฐบาลให้ความสำคัญ และสนับสนุนการลงทุนกับต่างชาติ - รัฐบาลส่งเสริมสนับสนุนโรงงานและอุตสาหกรรมขนาดเล็กในภูมิภาค	- มีทรัพยากรจำนวนมากและมีคุณภาพ - มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับต่างประเทศได้สะดวก - สภาพภูมิประเทศและอากาศที่เอื้ออำนวยต่อการเกษตรกรรม - แรงงานภายในประเทศมีค่าจ้างแรงงานต่ำ	- ประชากรค่อนข้างมีความรู้ ภาษาอังกฤษ - การเร่งใช้จ่ายเงินของรัฐบาลในโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน กระตุ้นการผลิตและบริโภคภายในประเทศมากขึ้น - ฟิลิปปินส์พึ่งพาการนำเข้าสินค้าอาหารจำนวนมาก - เนื่องจากจำนวนประชากรที่มีมากและประสบภัยธรรมชาติ	- มีระบบสาธารณูปโภคที่พร้อม - มีแหล่งพลังงานที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันดิบ และก๊าซธรรมชาติ - แรงงานมีทักษะฝีมือ และสามารถพูดภาษาอังกฤษได้ - ความมั่นคงทางการเมืองสูง - อุตสาหกรรมด้านอิเล็กทรอนิกส์เข้มแข็ง - ประเทศมุสลิมมีความผูกพันกับแบบแผน
ปัจจัยด้านตลาด	- สินค้าอุปโภคบริโภคส่วนใหญ่ กัมพูชายังไม่ความสามารถที่จะผลิตได้เองภายในประเทศ ไม่เพียงพอต่อความต้องการ - สินค้านำเข้าที่สำคัญของกัมพูชา ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และอะไหล่ ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิต การเดินทาง การขนส่ง	- มีเศรษฐกิจเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งการลงทุนในประเทศและการส่งออก - เป็นประเทศที่ร่ำรวยและมีกำลังซื้อสูง แต่ขาดแคลนเครื่องอุปโภคบริโภคภายในประเทศ - การนำเข้าสินค้ามีกฎระเบียบที่เคร่งครัด คุณภาพและขั้นตอนการผลิต	- สินค้าอุปโภคบริโภค มีแนวโน้มความต้องการเพิ่มขึ้น - พม่าต้องการส่งเสริมให้มีการลงทุนในประเทศเพื่อการบริโภคภายในประเทศและเพื่อการส่งออก - อุตสาหกรรมทางด้านการส่งออกมีความต้องการสูง	- ในสังคมฟิลิปปินส์มีความแตกต่างกันมากระหว่างผู้มีฐานะดีและคนจน - สินค้าอุปโภคบริโภค เป็นที่ยอมรับของชาวฟิลิปปินส์ทั้งในด้านคุณภาพและราคา	- ความต้องการด้านพลังงานทดแทนเพิ่มสูงขึ้น - ทำเรือของประเทศสิงคโปร์มีความแออัด ส่งผลให้มีความต้องการใช้ท่าเรือใกล้เคียง

	กัมพูชา	บรูไน	พม่า	ฟิลิปปินส์	มาเลเซีย
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน	- อุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า ผลิตภัณฑ์จากพลาสติก เคมีภัณฑ์ สินแร่	- อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล อุตสาหกรรมภาคการค้าปลีก และการค้าส่ง อุตสาหกรรมบริการ ประมง อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมสปา การนวดผ่อนคลายและสปา	- อุตสาหกรรมเกษตรกรรม อุตสาหกรรมปศุสัตว์และประมง อุตสาหกรรมป่า อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมพลังงาน อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่งออก อุตสาหกรรมการผลิตส่งออก อุตสาหกรรมบริการและเพื่อตลาดในประเทศ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว	- อุตสาหกรรมแร่ทองแดง อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเครื่องหนัง พลาสติก อโลหะ การขึ้นรูปโลหะ และเครื่องจักรกล - เศรษฐกิจของฟิลิปปินส์ ขับเคลื่อนโดยภาคบริการและพึ่งพารายได้จากแรงงานที่ไปทำงานในต่างประเทศ	- การวิจัย การออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้สามารถแข่งขันได้กับรถยนต์ต่างประเทศ - ธุรกิจโลจิสติกส์ต่อเนื่องเพื่อรองรับการสร้างทางเรือรองรับเรือสินค้าที่ต้องการทางเลือกนอกจากประเทศสิงคโปร์ - ธุรกิจโรงแรม และการท่องเที่ยว
กลยุทธ์ โครงสร้างและ การแข่งขัน	- การนำเข้าสินค้าเข้าสู่ตลาด กัมพูชาควรจดทะเบียนเครื่องหมายความก่อนทำการตลาด เนื่องจากอาชญากรรมโลกเลียนแบบหรือถูกปลอม เครื่องหมายการค้าหากสินค้าได้รับความนิยม และควรมีตัวแทนเพื่อดูแลธุรกิจภายในกัมพูชา	- การขยายการส่งออกวัสดุก่อสร้าง เช่น ปูนซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์เซรามิก จากประเทศไทยได้ - ความต้องการสินค้าประเภทอุปกรณ์เครื่องจักรกล และเครื่องมือเครื่องใช้ในอุตสาหกรรมสูง อันเป็นผลจากแนวโน้มการขยายตัวในภาคอุตสาหกรรมการผลิต - แรงงานเป็นที่ต้องการมาก รวมถึงเป็นผู้เชี่ยวชาญที่รวมถึงช่างฝีมือและผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้เฉพาะทางซึ่งประเทศ	- การทำ Contract Farming ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) - สินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า ควรมีการพัฒนารูปแบบให้มีขนาดและลักษณะเหมาะสมแก่การใช้งาน และกำหนดรูปแบบของสินค้าให้สามารถขายในราคาที่แข่งขันได้	- ประเทศฟิลิปปินส์เป็นประเทศที่มีความสามารถในการผลิตสินค้าอาหาร กำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ เรียกว่า “Ecozones”	- การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และผลักดันการอำนวยความสะดวกทางการค้า การท่องเที่ยว - การสร้างกลุ่มประเทศผู้ผลิตของน้ำมันปาล์มและยางพารา เพื่อสามารถกำหนดราคาได้มากขึ้น - การผลิตสินค้าเพื่อส่งออกไปยังประเทศมุสลิม เป็นศูนย์กลางด้านฮาลาลของโลก

	กัมพูชา	บรูไน	พม่า	ฟิลิปปินส์	มาเลเซีย
		บรูไนเขตแคลน	- การกระจายสินค้าด้วยการส่ง สินค้าให้กับตัวแทนจำหน่าย (Sole Agent) หรือให้ผู้จัด จำหน่าย (Distributor) เพื่อ กระจายสินค้าไปตามกลุ่มลูกค้า ในจังหวัดต่างๆ		

ตารางที่ 4.7: สรุปการวิเคราะห์ Diamond Model ของแต่ละประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนและจีน (ต่อ)

	ลาว	เวียดนาม	สิงคโปร์	อินโดนีเซีย	จีน
ปัจจัยด้านการผลิต	- ลาวมีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติมาก - ลาวมีแหล่งท่องเที่ยวและวัฒนธรรมประจำชาติ - ลาวขาดแคลนสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ดี และไม่มีการนำทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด - แรงงานส่วนใหญ่ของลาวเป็นแรงงานไร้ฝีมือ - ระบบระบบการเงิน, สาธารณสุข, ที่อยู่อาศัย ไม่เพียงพอ - ขาดองค์ความรู้ทางด้านการบริหารจัดการรวมทั้งเงินทุน	- วัยแรงงาน 46.5 ล้านคน - ค่าจ้างขั้นต่ำ 1,400,000 – 2,000,000 ด่ง - เวียดนามมีการส่งเสริมการค้าเสรี โดยรัฐบาลได้มีการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อการค้าระหว่างประเทศ	- แรงงานมีการศึกษาระดับดีและสามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้เป็นอย่างดี - จำนวนแรงงานยังไม่เพียงพอ - นโยบายการค้าตลาดเสรี ไม่มีการเรียกเก็บภาษีนำเข้า (แต่ต้องเสียภาษีรายได้ที่สูง) - ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานมีความพร้อมโดยเฉพาะ ทำเรือและสนามบินมาตรฐานโลก - ประชากรมีระดับการศึกษาสูง และสามารถพูดภาษาอังกฤษและจีนได้ - ประชากรมีกำลังซื้อสูง - ประเทศมีความมั่นคงทางการเมือง	- คุณภาพและความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน - ลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเกาะจำนวนมากกว่า 17,000 เกาะ ก็เป็นสิ่งท้าทายในการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานซึ่งกระทบต่อปัจจัยการผลิต - อินโดนีเซียมีแรงงานจำนวนมาก แต่เป็นแรงงานที่มีทักษะค่อนข้างต่ำ - อินโดนีเซียมีทรัพยากรจำนวนมาก - ทำเรือของการค้าในปัจจุบันดำเนินการเพิ่มมากกว่า 100%	- จีนลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่สูงมาก - จีนมีทรัพยากรทางสินแร่ที่อุดมสมบูรณ์ ทรัพยากรสินแร่ที่ของจีนมีจำนวนมาก - ปัจจุบันด้านการผลิตของประเทศจีนมีทั้งทางด้านตะวันตกของประเทศจีนยังมีศักยภาพสูง - ค่าครองชีพพุ่งสูงขึ้นในจีนเกือบทุกเมือง - ทรัพยากรมนุษย์ทางด้านบริการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศจีนยังไม่เพียงพอ
ปัจจัยด้านตลาด	- ความต้องการสินค้าหลักจะเป็น ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง และสินค้าอุปโภคบริโภคมาก เนื่องจากจำเป็นต้องการพัฒนาประเทศ - สินค้าที่ช่วยอำนวยความสะดวก - สินค้าที่ใช้ไฟฟ้า รถมอเตอร์ไซด์	- คนเวียดนามมีการใช้ชีวิตและทัศนคติบางอย่างเป็นแบบฝรั่งเศส - พฤติกรรมการซื้อสินค้านิยมซื้อสินค้าที่ละน้อยๆ - การเดินทางและขนส่งคน	- ความต้องการสินค้าประเทศอาหาร และอุปโภคบริโภคเองได้ - สินค้านวัตกรรมที่สร้างความสะดวกสบาย - แรงงาน เช่น ภาคการก่อสร้างที่	- บริษัทต่างชาติมีลงทุนในประเทศอินโดนีเซียมากขึ้น ส่งผลต่อกำลังด้านตลาดต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น - ประชากรมีจำนวนมากในการ	- ความต้องการด้านธุรกิจโลจิสติกส์มีแนวโน้มสูงขึ้น - อำนาจการซื้อของผู้บริโภคจีนมีศักยภาพสูง - การพัฒนาความเป็นเมืองกลายเป็นจุดพัฒนาเศรษฐกิจ

	ลาว	เวียดนาม	สิงคโปร์	อินโดนีเซีย	จีน
	มีแนวโน้มได้รับความนิยมมากขึ้น	เวียดนามนิยมใช้รถจักรยานยนต์ เพราะสะดวกในการเดินทาง - เรื่องการต่ออรรถราคาเป็นเรื่องปกติ - คนเวียดนามมีความขยันอดทน เร็วรู้เร็ว มีความต้องการที่จะพัฒนาความรู้และอาชีพการงานของตนเองให้ดีขึ้น เพื่อให้เป็นที่ยอมรับของนายจ้าง	จำเป็นต้องใช้ในการพัฒนาประเทศ - อุตสาหกรรมทางการเงินและระบบธนาคารมีความเข้มแข็งและได้มาตรฐาน - การบริหารจัดการสนามบินและท่าเรือที่มีประสิทธิภาพพร้อมทั้งสายการบินสินค้าแอร์ไลน์ที่ได้มาตรฐานโลก - ระบบ Logistics ที่มีประสิทธิภาพ และมีความพร้อมในด้าน IT - อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว	ขนส่งและกระจายสินค้าให้ครอบคลุมทั่วประเทศอาศัยทักษะความเชี่ยวชาญในการขนส่งเพื่อไม่ให้เกิดต้นทุนที่สูงมากเกินไป	ใหม่ขอเงิน - ระดับการจ้างให้บริษัทภายนอกให้ดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ในประเทศจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเพื่อลดต้นทุนการทำการธุรกรรม
อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน	- อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว - อุตสาหกรรมไม้และเครื่องเรือนมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้แก่ อุตสาหกรรมไม้แปรรูปและชิ้นส่วน มีอุตสาหกรรมสนับสนุนได้แก่ กาว สี อุปกรณ์อุตสาหกรรม เครื่องจักรและบริการออกแบบ	- อุตสาหกรรมสิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป - อุตสาหกรรมท่องเที่ยว - อุตสาหกรรมรองเท้า - อุตสาหกรรมรถยนต์ - อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์	- อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมัน อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า อุตสาหกรรมการทำเหมือง อุตสาหกรรมยาง และอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์	- อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์เครื่องสำอางและสนับสนุนต่ออุตสาหกรรม - โลจิสติกส์ ได้แก่ อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า ผลิตภัณฑ์จากพลาสติก เคมีภัณฑ์ สีนํ้า	- อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อาหาร - อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ - อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม - รองเท้า ผลิตภัณฑ์จากพลาสติก - เคมีภัณฑ์ สีนํ้า
กลยุทธ์โครงสร้างและการแข่งขัน	- ลาวควรจูงเงินในการพัฒนาท่องเที่ยวร่วมกับประเทศไทย - กัมพูชา และเวียดนาม	- เน้นการให้บริการ trading เนื่องจากในประเทศเวียดนามมีปริมาณ material	- การยกระดับเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้า และท่องเที่ยวในภูมิภาค	- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานประเทศ	- การพัฒนาเทคโนโลยีของตนเอง - การทำกำไรของบริษัทผู้

	ลาว	เวียดนาม	สิงคโปร์	อินโดนีเซีย	จีน
	- การผลักดันการอำนวยความสะดวกทางการค้า การท่องเที่ยว พัฒนาสาธารณสุขปศุสัตว์ให้ดีขึ้น - การร่วมมือในการลงทุนในโครงการ Contract Farming และการตั้งโรงงานแปรรูปสินค้าเกษตร การพัฒนาพื้นที่เพื่อการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน - การเสริมสร้างความสามารถของบุคลากรของลาวในด้านต่าง ๆ อาทิ การเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กฎหมายการแข่งขันทางการค้า - การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งตลาดกลางสินค้า	- การพัฒนาการขนส่งอยู่ในปริมาณสูง - ผลักดันการให้บริการด้านคลังสินค้าและด่านโลจิสติกส์	- การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และผลักดันให้เป็น Logistics Hub of Asia - การเน้นการพัฒนานวัตกรรมใหม่ของสินค้าและบริการ	- การพัฒนาการศึกษา ทักษะแรงงานความรู้ - การสร้างความได้เปรียบจากทรัพยากรภายในประเทศ - การสนับสนุนการลงทุนระหว่างประเทศให้มากขึ้น - การสร้างนวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาประเทศในระยะยาว	ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศจีนยังอยู่ในระดับที่ต่ำ เนื่องด้วยภาษีที่มีมูลค่าสูง ค่าผ่านทางที่มีมูลค่าสูง ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงมีราคาแพง และการขึ้นค่าแรง เป็นต้น - บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีการปรับปรุงประสิทธิภาพที่ดีขึ้นทุกปี - การประยุกต์การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศมีเพิ่มมากขึ้น

4.3.2 การวิเคราะห์ Diamond Model ภาพรวมของอาเซียน

การประเมินศักยภาพในการแข่งขันของกลุ่มประเทศอาเซียนโดยใช้ Diamond Model สรุปได้ดังนี้

ปัจจัยด้านการผลิต (Factor Condition) ประกอบด้วย ทรัพยากรมนุษย์อันได้แก่ ปริมาณของแรงงานประเภทต่างๆ, ทักษะของแรงงาน, ต้นทุนแรงงาน ทรัพยากรกายภาพ (Physical Resources) ได้แก่ที่ดิน, แร่ธาตุ, ป่าไม้, พลังงาน ทรัพยากรความรู้ (Knowledge resources) ได้แก่ผู้เชี่ยวชาญทางวิทยาศาสตร์ Technique, Marketing, ระบบข้อมูลการวิจัยและพัฒนา ด้านต่างๆ ทรัพยากรทุน (Capital resources) ปริมาณแหล่งทุน และต้นทุน โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ปริมาณและต้นทุนของการใช้ เช่น การขนส่ง, การสื่อสาร, Internet, ระบบการโอนเงิน, สาธารณสุข, ที่อยู่อาศัย และสถาบันทางวัฒนธรรม ซึ่งสะท้อนเห็นคุณภาพชีวิต และเสน่ห์ของประเทศในการเป็นที่ทำงานและที่อยู่อาศัย

ปัจจัยด้านการผลิตของกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถสรุปได้ดังนี้

- ทำเลที่ตั้งของกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถเชื่อมโยงได้ทั้งจีน อินเดีย และตะวันออกกลาง
- เป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของทวีปเอเชีย
- เป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญทั้งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และพลังงานไฟฟ้า
- มีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็น แร่ธาตุ ป่าไม้
- มีกำลังซื้อจากประชากร 600 ล้านคน
- เป็นแหล่งผลิตอาหารที่สำคัญของโลก เช่น ข้าว อาหารทะเล น้ำตาล
- มีพื้นที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ เช่น กาแฟ ชา ยาสูบ อ้อย ปาล์มน้ำมัน ยางพารา
- มีแหล่งท่องเที่ยวและวัฒนธรรมประจำอาเซียน สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลกได้
- มีแรงงานรองรับในอาเซียนอย่างเพียงพอ

ปัจจัยด้านตลาด (Demand Condition) ประกอบด้วย ลักษณะความต้องการของสินค้าและบริการของอุตสาหกรรม ถ้าความต้องการภายในประเทศกดดันให้ผู้ประกอบการมีนวัตกรรมที่รวดเร็วประเทศจะมีขีดได้เปรียบ และเป็นเลิศในการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์ ดังนั้นในการประเมินต้องพิจารณาโครงสร้างความต้องการของแต่ละ Segment, ขนาดของความต้องการ, ความคาดหวัง, การเติบโตของความต้องการ และการขยายตัวสู่ความต้องการในต่างประเทศ

ปัจจัยด้านตลาดของกลุ่มประเทศอาเซียนสามารถสรุปได้ดังนี้

- มีความต้องการสินค้าประเภทอาหาร และสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค เนื่องจากมีจำนวนประชากร 600 ล้านคน
- สินค้าที่จำเป็นต่อการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน ได้แก่ ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เหล็ก เป็นต้น
- ยกระดับมาตรฐานการศึกษาและการพัฒนาคนสำหรับการพัฒนาภูมิภาค

- พัฒนาระบบบริการทางการเงิน ประกันภัย การแพทย์และสาธารณสุข ให้มีมาตรฐานทั้งภูมิภาค
- การพัฒนาระบบพัฒนาเทคโนโลยี สารสนเทศให้มีประสิทธิภาพ
- สินค้าที่ช่วยอำนวยความสะดวก อาทิ เครื่องใช้ไฟฟ้า รถมอเตอร์ไซด์ มีแนวโน้มได้รับความนิยมมากขึ้น

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Relate & Support Industry) อุตสาหกรรมไม้และเครื่องเรือนมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้แก่อุตสาหกรรมไม้แปรรูปและชิ้นส่วน มีอุตสาหกรรมสนับสนุนได้แก่ กาว สี อุปกรณ์อุตสาหกรรมเครื่องจักร และบริการออกแบบ อุตสาหกรรมสนับสนุนที่จะสร้างศักยภาพการแข่งขันของกลุ่มประเทศอาเซียนได้แก่

- โลจิสติกส์และขนส่ง เพื่อรองรับการขนย้ายสินค้า แรงงาน การท่องเที่ยว และเชื่อมโยงกับประเทศอื่นนอกภูมิภาค ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น อินเดีย เป็นต้น
- อุตสาหกรรมอาหารฮาลาล เพื่อรองรับประชากรชาวมุสลิมที่มีมากที่สุดในภูมิภาค
- โรงแรม รีสอร์ท และทัวร์ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้ง่ายขึ้น
- การเงินและประกันภัย เพื่ออำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมระหว่างกันมากขึ้น
- การลงทุนหรือระดมทุนระหว่างกันในประเทศอาเซียน

กลยุทธ์โครงสร้างและการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry) การจัดการและกลยุทธ์การแข่งขันทางธุรกิจที่เลือกใช้อย่างเหมาะสม ตลอดจนความสามารถในการพัฒนาธุรกิจส่งผลให้มีการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกลยุทธ์ในการแข่งขันของกลุ่มประเทศอาเซียนมีดังนี้

- การเชื่อมโยงการค้าการลงทุนร่วมกับประเทศจีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลี ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์
- ประเทศในกลุ่มอาเซียนควรจะมุ่งเน้นการพัฒนาท่องเที่ยวร่วมกัน อาทิ พม่า ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม และทำการผลักดันการอำนวยความสะดวกทางการค้า การท่องเที่ยว
- ประเทศในกลุ่มอาเซียนควรพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานให้ดีขึ้น
- ประเทศในกลุ่มอาเซียนควรร่วมมือในการลงทุนในโครงการ Contract Farming และการตั้งโรงงานแปรรูปสินค้าเกษตร เช่น ข้าว ยางพารา กาแฟ น้ำตาล ปาล์มน้ำมัน และพัฒนาพลังงานร่วมกัน
- การพัฒนาพื้นที่เพื่อการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- ประเทศในกลุ่มอาเซียนควรเสริมสร้างความสามารถของบุคลากรของในด้านต่าง ๆ เช่น วิศวกรรมศาสตร์ โลจิสติกส์ การเจรจาการค้าระหว่างประเทศ และการเงิน เป็นต้น
- การวางแผนจัดตั้งตลาดกลางสินค้าทั่วทั้งภูมิภาค และการเชื่อมต่อของตลาดกลางสินค้าในประเทศต่างๆ

4.4 ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศในอาเซียนและจีน

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index) จัดทำขึ้นโดยธนาคารโลก ซึ่งได้ทำการสำรวจประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ แล้วนำมาพัฒนาเป็นดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) จากการประเมินประสิทธิภาพของบริษัทที่ทำการขนส่งสินค้าและบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการทำพิธีการนำเข้าและส่งออกที่ครอบคลุมประเทศต่างๆ จำนวน 155 ประเทศ ตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ สำหรับดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ได้ทำการสำรวจตามเกณฑ์ที่สำคัญ 6 เกณฑ์ ดังนี้

1. ประสิทธิภาพในการดำเนินงานพิธีการต่างๆ ของศุลกากร (Efficiency of the clearance process)
2. คุณภาพในการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน (Quality of trade and transport infrastructure)
3. ความง่ายในการขนส่งระหว่างประเทศ (Ease of arranging competitively priced shipments)
4. ปัจจัยด้านความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Logistics competence and quality of logistics services)
5. ความสามารถในการสืบค้นสินค้าระหว่างมีการขนส่งทางเรือ (Tracking and tracing)
6. การส่งสินค้าถึงที่หมายตรงเวลา (Timeliness)

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์นี้ได้แบ่งเป็นคะแนนจาก 1-5 โดยที่คะแนน 1 หมายถึงความไม่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ในขณะที่ คะแนนเต็ม 5 จะหมายถึงว่ามีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างดี นอกจากนี้ตัวเลขของดัชนีสามารถบอกได้ว่า การที่ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์มีค่าต่ำลง 1.0 (อาทิ 2.5 กับ 3.5) จะหมายถึง ประเทศนั้นมีระยะเวลาในการนำสินค้าจากท่ามายังคลังสินค้าเพิ่มขึ้น 6 วัน และมีระยะเวลาในการส่งออกเพิ่มขึ้น 3 วัน และยังสามารถบอกได้ว่ามีโอกาสมุ่งตรวจสอบสินค้าที่ท่าหน้าเข้ามากขึ้น 5 เท่า

ตารางที่ 4.8 สรุปดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ในอาเซียนและจีน **

Country	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International Shipments	Logistics competence	Tracking & Tracing	Timeliness
Singapore	1	4.13	4.1	4.15	3.99	4.07	4.07	4.39
China	26	3.52	3.25	3.61	3.46	3.47	3.52	3.8
Malaysia	29	3.49	3.28	3.43	3.4	3.45	3.54	3.86
Thailand	38	3.18	2.96	3.08	3.21	2.98	3.18	3.63
Philippines	52	3.02	2.62	2.8	2.97	3.14	3.3	3.3
Vietnam	53	3	2.65	2.68	3.14	2.68	3.16	3.64
Indonesia	59	2.94	2.53	2.54	2.97	2.85	3.12	3.61

Country	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International Shipments	Logistics competence	Tracking & Tracing	Timeliness
Cambodia	101	2.56	2.3	2.2	2.61	2.5	2.77	2.95
Lao PDR	109	2.5	2.38	2.4	2.4	2.49	2.49	2.82
Myanmar	129	2.37	2.24	2.1	2.47	2.42	2.34	2.59

ที่มา : Trade Logistics in the Global Economy, World Bank ปี 2012

** ยกเว้นประเทศบรูไน ไม่มี LPI

จากตารางที่ 4.8 จะเห็นว่าประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ที่ดีที่สุดในโลกโดยมีคะแนน 4.13 จาก 5 เป็นอันดับ 1 มากกว่าทุกๆ ประเทศในโลก โดยมีจุดเด่นที่ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure) ที่ดีมาก และ การส่งมอบสินค้าที่รวดเร็วตรงต่อเวลา (Timeliness) นอกจากนี้ประเทศสิงคโปร์มีการวางแผนที่ดี มีการบริหารจัดการที่เป็นเลิศ มีการนำเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการจัดการโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตามสินค้าที่ผ่านประเทศสิงคโปร์จะเป็น transshipment มากกว่าเป็นสินค้าจากแหล่งผลิตหรือแหล่งบริโภคสินค้า ด้วยพื้นที่ที่จำกัดจึงจำเป็นต้องมีการออกแบบให้สินค้าหมุนเวียนได้รวดเร็ว แม่นยำ และตรงต่อเวลา ไม่สามารถเก็บสินค้าไว้ในพื้นที่จัดเก็บได้เป็นเวลานาน

ประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์รองจากสิงคโปร์ ได้แก่ มาเลเซีย คะแนน 3.49 จาก 5 และ ประเทศไทยที่มีคะแนน 3.18 จาก 5 สองประเทศนี้เป็นแหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญของโลกได้แก่ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ ยางพารา ดังนั้นจะมีการนำวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบทั้งในและนอกประเทศ ไปทำการผลิตเพื่อใช้ในประเทศและทำการส่งออก การวางแผนการผลิตต้องทำการวางแผนทั้งโซ่อุปทาน เพื่อให้การผลิตและการกระจายสินค้าเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งต้องมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้ามามีบทบาทในการบริหารโซ่อุปทาน ดังนั้นการบริหารโลจิสติกส์ที่ดีและมีประสิทธิภาพจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของทั้งสองประเทศนี้ได้ ไม่ว่าจะเป็นพิธีการศุลกากร ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน คุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งการติดตามสืบค้นสินค้าระหว่างการผลิตและขนส่งประเทศไทยต้องมีการพัฒนาการขนส่งทางรางและทางน้ำให้มากขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้านอกจากทางถนนที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย

ประเทศฟิลิปปินส์ เวียดนาม และอินโดนีเซียมีดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์เป็น 3.02, 3, และ 2.94 จากคะแนนเต็ม 5 ตามลำดับ สามประเทศนี้มีความได้เปรียบจากการขนส่งทางน้ำที่สามารถขนส่งวัตถุดิบและสินค้าได้ตลอดทั่วประเทศ รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศทางน้ำได้สะดวก อย่างไรก็ตามด้วยข้อจำกัดทางภูมิประเทศของอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ที่เป็นหมู่เกาะ ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนหรือทางรางทำได้ไม่สะดวก การขนส่งจากต้นทางถึงจุดหมายปลายทางแบบ door-to-door ทั่วประเทศ ยุ่งยาก ต้องเสียเวลาและต้นทุนในการขนถ่ายสินค้าผ่านทางน้ำ การรวบรวมและกระจายสินค้าทำได้เฉพาะในพื้นที่เกาะขนาดใหญ่เท่านั้น ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูง ในขณะที่ประเทศเวียดนามมีสภาพถนนหนทางยังไม่ได้มาตรฐานสากล จำเป็นต้องมีการพัฒนาถนนให้ดีขึ้น สินค้าส่วนใหญ่ที่ทำการขนส่งทางน้ำจะเป็นสินค้าเกษตรหรือเทกองที่มีมูลค่าเพิ่มต่ำ และระบบกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการจัดการโลจิสติกส์ยังล้าสมัย

สำหรับประเทศกัมพูชา ลาว และพม่ามีดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ที่ 2.56, 2.5, และ 2.37 จากคะแนนเต็ม 5 ประเทศ พม่าและลาวตอนบนมีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาสูงส่งผลให้การขนส่งทางถนนเป็นไปด้วยความลำบาก เส้นทางคดเคี้ยวและอันตราย นอกจากนี้ประเทศลาวไม่มีทางติดต่อทางทะเลต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้าน ในขณะที่ประเทศกัมพูชามีการวางผังเมืองจากประเทศฝรั่งเศสในอดีต ได้แต่หยุดการพัฒนาสาธารณูปโภคจากสงครามในประเทศ เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมไม่ได้มาตรฐาน รวมถึงระบบราชการที่ไม่เอื้อต่อการทำธุรกิจ ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและกระจายสินค้าสูง และใช้เวลาการขนส่งนาน ทั้งสามประเทศต้องทำการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน ทั้งถนน สะพาน รางรถไฟ บุคลากร กฎหมาย ไฟฟ้า น้ำประปา และเทคโนโลยีที่สำคัญ สินค้าจำพวกปูนซีเมนต์ เหล็ก และวัสดุก่อสร้างจะมีความต้องการสูง อย่างไรก็ตามการพัฒนาดังกล่าวจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่สูง ต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและความร่วมมือจากประเทศที่มีความพร้อมมากกว่าเช่น ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซียและไทย รวมถึงประเทศนอกกลุ่มอาเซียนอย่างประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี

4.5 การวิเคราะห์ Five Forces Model ประเทศในสมาชิกอาเซียน

หลังจากทำการศึกษาประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศอาเซียน การวิเคราะห์ Five Forces Model จะช่วยวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของการแข่งขันในกลุ่มธุรกิจด้านโลจิสติกส์ว่ามีปัจจัยหรือมีระดับความเข้มข้นของปัจจัยด้านการแข่งขัน 5 ประการ โดยผลการวิเคราะห์ Five Forces Model ของกลุ่มธุรกิจด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศแสดงผลในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9: สรุปผลการวิเคราะห์ Five Forces Model ประเภทในสมาชิกอาเซียนและจีน

ประเทศ	อำนาจการต่อรองของลูกค้า	อำนาจการต่อรองของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	การเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่	การใช้บริการทดแทน	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิม
กัมพูชา	การต่อรองของลูกค้าในธุรกิจโลจิสติกส์ส่วนใหญ่เป็นเรื่องการต่อรองราคา ซึ่งผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบันมีเพิ่มขึ้น	อำนาจการต่อรองขึ้นอยู่กับขนาดของผู้ให้บริการ ในกรณีที่มีขนาดใหญ่ก็จะมีอำนาจการต่อรองสูง ส่วนรายย่อยจะต้องอาศัยความสัมพันธ์ที่ดี	ในการเข้าสู่อุตสาหกรรมของผู้ประกอบการรายใหม่มีโอกาสดังมาได้มาก เนื่องจากในปัจจุบันประเทศกัมพูชาได้เปิดให้นักลงทุนชาวต่างชาติเข้ามาลงทุน รวมถึงการพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน จึงมีโอกาสดังเปิดให้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามา	ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่ใช้บริการทดแทนไม่ได้มาก เนื่องจากต้องใช้เวลาจำนวนมากและความเชี่ยวชาญในการดำเนินการ ดังนั้นผู้ประกอบการจึงได้เพิ่มมากขึ้นเพื่อให้บริการโลจิสติกส์ให้เพิ่มมากขึ้นเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ และเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากลและมีการมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิมมีมากทั้งผู้ให้บริการท้องถิ่นหรือผู้ให้บริการจากต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในประเทศจีน ลูกค้าจึงมีทางเลือกในการบริการมากขึ้น
จีน	อำนาจต่อรองของลูกค้ามีเพิ่มสูงขึ้นเนื่องด้วยมีบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำนวนมาก	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีอำนาจการต่อรองในระดับที่ต่ำเนื่องด้วยมีบริษัทในอุตสาหกรรมจำนวนมากที่สามารถเลือกใช้บริการตลาดของโลจิสติกส์ในจีนยังคงแข่งขันกันจะจายมีจำนวนผู้ให้บริการขนาดเล็กจำนวนมาก	ประเทศจีนเป็นแหล่งดึงดูดนักลงทุนจากต่างชาติเป็นอันดับหนึ่งของโลก มีทรัพยากรธรรมชาติที่มาก จำนวนแรงงานมาก และตลาดภายในประเทศขนาดใหญ่ จึงมีการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่จำนวนมากทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่จากต่างชาติและผู้ประกอบการรายเล็กภายในประเทศที่เพิ่มจำนวนสูงขึ้น	มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์มากมาย ลูกค้าสามารถเลือกทดแทนการบริการจากผู้ให้บริการรายอื่นได้ บริษัทขนาดเล็กมีข้อจำกัดด้านการลงทุนจึงเป็นสิ่งที่ท้าทายของบริษัทผู้ให้บริการขนาดเล็กที่จะประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและขยายเครือข่ายให้เข้าสู่เมืองต่างๆ ได้มากยิ่งขึ้น	- การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิมมีมากทั้งผู้ให้บริการท้องถิ่นหรือผู้ให้บริการจากต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในประเทศจีน ลูกค้าจึงมีทางเลือกในการบริการมากขึ้น

ใบอนุญาตในการขนส่ง

ประเทศ	อำนาจการต่อรองของลูกค้า	อำนาจการต่อรองของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	การเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่	การใช้บริการทดแทน	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิม
บรูไน	ลูกค้ามีอำนาจของการต่อรองต่ำเนื่องจากประเภทสินค้าที่จะทำการขนส่งนั้นเป็นพวกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติและถูกควบคุมโดยรัฐบาลเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นลูกค้าไม่สามารถที่จะหาผู้ประกอบการที่มีคุณภาพได้	ประเทศบรูไนเป็นประเทศที่มีขนาดเล็ก ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSP) ที่เป็นระบบและมีมาตรฐานของบรูไนนี้นั้นยังคงมีอยู่น้อยมาก ทำให้ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSP) ในประเทศบรูไนมีอำนาจในการต่อรองสูง	เนื่องจากประเทศบรูไนนี้นั้นมีข้อจำกัดในเรื่องของตลาดผู้บริโภคมียุทธศาสตร์ มีจำนวนประชากรและแรงงานค่อนข้างน้อย การเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่จึงต้องพิจารณาถึงขนาดของตลาดอย่างมาก	การแข่งขันระหว่างประเทศนั้นยังมีอยู่อย่างจำกัด ไม่สามารถหาบริการการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นมาทดแทนได้เนื่องจากรูปแบบของการขนส่งมีอยู่อย่างจำกัด	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิมในประเทศบรูไนนี้นั้นยังไม่รุนแรงเนื่องจากลูกค้าไม่มีทางเลือกในการบริการมากนัก ในขณะที่ต้นทุนการขนส่งสูง และปริมาณการขนส่งต่ำ ส่งผลให้ผู้ประกอบการรายอื่นๆ ไม่สนใจที่จะเข้ามาแย่งส่วนแบ่งทางการตลาดของประเทศบรูไน
ฟิลิปปินส์	อำนาจต่อรองของลูกค้าอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากว่าถึงแม้จะมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์อยู่หลายรายแต่โดยมากก็เป็นผู้ประกอบการรายย่อยเสียมาก	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในฟิลิปปินส์มีอำนาจต่อรองปานกลางถึงค่อนข้างสูง เนื่องจากมีการครองตลาดของผู้นำตลาดไม่กี่เจ้า หากเทียบกับหลายประเทศในอาเซียน	การเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่เป็นไปได้ง่าย ยกเว้นผู้ใช้บริการจะมีความชำนาญในการวางแผนการให้บริการหลายรูปแบบและสามารถที่จะบริหารจัดการให้เวลานำและต้นทุนไม่สูงกว่าที่ลูกค้าจะยอมรับได้ ซึ่งก็ทำได้ยาก ส่วนการจะไปใช้บริการอย่างอื่นทดแทนการใช้บริการทางด้านโลจิสติกส์นั้นถือว่าทำได้ยาก	การใช้บริการทดแทนกระทำได้น้อยช้ายก ยกเว้นผู้ใช้บริการจะมีความชำนาญในการวางแผนการให้บริการหลายรูปแบบและสามารถที่จะบริหารจัดการให้เวลานำและต้นทุนไม่สูงกว่าที่ลูกค้าจะยอมรับได้ ซึ่งก็ทำได้ยาก ส่วนการจะไปใช้บริการอย่างอื่นทดแทนการใช้บริการทางด้านโลจิสติกส์นั้นถือว่าทำได้ยาก	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิมมีมาก
มาเลเซีย	มีผู้ประกอบการโลจิสติกส์ข้ามชาติเข้าไปลงทุนหลายแห่ง ส่งผลให้ลูกค้ามีอำนาจการต่อรองสูง สามารถเลือกใช้บริการโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพได้ตามที่ต้องการ	ผู้ผลิตมีอำนาจการต่อรองที่ต่ำเนื่องจากลูกค้ามีทางเลือกมาก	มีความมั่นคงทางทางการเมืองสูงทำให้การพัฒนาเศรษฐกิจเกิดขึ้นต่อเนื่อง การพัฒนาเศรษฐกิจและการเมืองของทางประเทศมาเลเซียจึงเจริญมากขึ้นเป็นลำดับ จึงส่งผลให้ความต้องการด้านอุปโภคบริโภคมีมากขึ้น ในขณะที่เส้นทางทางการขนส่งมีสภาพที่ดี	ลูกค้าสามารถหาบริการการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารอื่นมาทดแทนได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ตั้งอยู่ใกล้ประเทศไทยหรือสิงคโปร์ซึ่งมีผู้ประกอบการโลจิสติกส์ระดับโลกมาตั้งสำนักงานเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอยู่	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิมมีความรุนแรงเนื่องจากลูกค้ามีทางเลือกในการบริการมาก ในขณะที่ต้นทุนโลจิสติกส์และการขนส่งต่ำ และมีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น

ประเทศ	อำนาจการต่อรองของลูกค้า	อำนาจการต่อรองของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	การเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่	การใช้บริการทดแทน	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิม
ลาว	พัฒนา ลูกค้ามีอำนาจของการต่อรองต่ำเนื่องจากปริมาณสินค้าที่จะทำการขนส่งมีน้อย และเส้นทางขนส่งไม่สะดวก ลูกค้าไม่สามารถที่จะหาผู้ประกอบการที่มีคุณภาพได้	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีอำนาจการต่อรองที่สูง เนื่องจากลูกค้ามีความจำเป็นต้องใช้บริการในโดยสารและการขนส่งและไม่มีทางเลือกอื่นมาทดแทน	มาตรฐานสากล ปลอดภัย มีการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการ ต้นทุนค่าขนส่งต่ำ จึงทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่เกิดขึ้นได้ง่าย	ลูกค้าไม่สามารถหาบริการการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารอื่นมาทดแทนได้ รูปแบบการขนส่งมีอย่างจำกัด	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิมยังไม่รุนแรงเนื่องจากลูกค้าไม่มีทางเลือกในการบริการมากนัก ในขณะที่ต้นทุนการขนส่งสูง และปริมาณการขนส่งต่ำ ส่งผลให้ผู้ประกอบการรายอื่นๆ ไม่สนใจที่จะเข้ามาแย่งส่วนแบ่งทางการตลาด
พม่า	ปัจจุบันผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSP) ที่เป็นมาตรฐานในสหภาพนั้นยังมีอยู่น้อยมาก จึงทำให้อำนาจการต่อรองของลูกค้าที่ยังคงค่อนข้างต่ำ	ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSP) ที่เป็นระบบและมีมาตรฐานของสหภาพพม่า นั้นยังคงมีอยู่น้อยมาก ทำให้ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSP) ในสหภาพพม่าไม่มีอำนาจในการต่อรองสูง	มีความเป็นไปได้ค่อนข้างยากที่ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSP) จะเข้ามาลงทุนในสหภาพพม่าในรูปแบบของการซื้อหรือควบคุมหolding (Takeover) แต่ถ้าอยู่ในรูปแบบของการร่วมลงทุน (Joint Venture) นั้นจะง่ายกว่า นอกจากนี้ความไม่แน่นอนของนโยบายการลงทุนของชาวต่างชาติในสหภาพพม่า นั้นยังคงไม่ชัดเจน	การใช้บริการทดแทนในสหภาพพม่า นั้นยังเป็นไปได้ยาก เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ ยังมีส่วนอยู่จำกัดและยังไม่มีมีการเชื่อมโยงกันอย่างชัดเจน ทำให้ให้ผู้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSP) ที่มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพยังมีอยู่น้อยมาก	
สิงคโปร์	สิงคโปร์มีความต้องการในการขนส่งสินค้าสูงมาก และ	ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นบริษัทข้ามชาติจะเป็นบริษัทที่ข้ามชาติจะ	ผู้ประกอบการใหม่สามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจได้โดยไม่มีข้อจำกัดใดๆ เพราะ	สิงคโปร์มีผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์เป็นจำนวนมากทั้งการขนส่งทางน้ำและอากาศ	สิงคโปร์มีระบบโลจิสติกส์ที่ดี ระบบการเมืองการปกครองมี

ประเทศ	อำนาจการต่อรองของลูกค้า	อำนาจการต่อรองของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	การเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่	การใช้บริการทดแทน	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิม
	มีผู้ต้องการขนส่งสินค้าผ่านสิงคโปร์เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางน้ำเพราะสามารถลดระยะเวลาและเวลาในการเดินทางได้ ส่งผลให้ลูกค้าที่มีความจำเป็นต้องใช้เส้นทางนี้ไม่มีอำนาจต่อรองมากนัก	ได้เปรียบผู้ประกอบการโลจิสติกส์ท้องถิ่นเนื่องมาจากมีบุคลากรที่มีทักษะ องค์ความรู้ เทคโนโลยีและเงินทุน ส่งผลให้ผู้บริการมีอำนาจต่อรองได้มากเพราะสิงคโปร์มีความต้องการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก ทั้งขนส่งสินค้าขาเข้าและออก	สิงคโปร์เปิดโอกาสให้ผู้ลงทุนสามารถถือครองหุ้นได้ถึง 100% และสิงคโปร์มีศักยภาพในหลายด้านรวมทั้งโลจิสติกส์และระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ รวมทั้งขั้นตอนการจดทะเบียนบริษัทมีความรวดเร็วและสะดวกเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ	ทำให้มีทางเลือกมากมายในการกระจายสินค้า และลูกค้าสามารถเลือกประเภทและเส้นทางการขนส่งได้หลากหลาย ส่งผลให้ลูกค้าสามารถเลือกการขนส่งระยะสั้นแบบหลายโหมดแทนการขนส่งระยะยาวได้	เสถียรภาพ และความต้องการในการขนส่งมีเป็นปริมาณมาก รวมทั้งมีการสนับสนุนให้ผู้ลงทุนต่างชาติเข้ามาดำเนินกิจการถือหุ้นได้ 100% ส่งผลให้มีนักลงทุนต่างชาติเป็นจำนวนมากที่จะเข้าไปทำธุรกิจโมโลจิสติกส์ ทำให้ผู้ประกอบการรายเดิมอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันที่ค่อนข้างสูง
อินโดนีเซีย	โครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการที่ยังไม่พัฒนา การขนส่งยังไม่มีประสิทธิภาพและเกิดปัญหาการขนส่งล่าช้า แต่ลูกค้าไม่มีทางเลือกมากนักจึงทำให้อำนาจต่อรองของลูกค้ามีไม่มาก	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีอำนาจการต่อรองที่สูง เนื่องจากลูกค้ามีความจำเป็นต้องใช้บริการในด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้า และไม่มีทางเลือกอื่นมาทดแทน	เนื่องด้วยประเทศอินโดนีเซียเป็นแหล่งดึงดูดนักลงทุนด้วยกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินจำนวนมาก มีแรงงาน และตลาดที่ใหญ่ จึงทำให้มีลงทุนจำนวนมากสนใจลงทุนในประเทศอินโดนีเซีย ทำให้เกิดผู้ประกอบการรายใหม่จำนวนมาก	เนื่องจากข้อจำกัดที่ได้กล่าวมาแล้วนี้ซึ่งลักษณะภูมิประเทศของประเทศ สาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐานที่จำกัด ทำให้จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีอย่างจำกัด และทำให้ลูกค้าไม่สามารถหาบริการการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารอื่นมาทดแทนได้	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิมยังไม่รุนแรงเนื่องจากลูกค้าไม่มีทางเลือกในการบริการมากนัก
เวียดนาม	เนื่องจากในเวียดนามมีผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์เป็นจำนวนมากถึง 1000 ราย ส่งผลให้ลูกค้ามีทางเลือกในการที่จะใช้บริการค่อนข้างมาก แต่ถ้าหาก	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในเวียดนามมีจำนวนมาก ส่งผลให้อำนาจต่อรองของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นมีค่อนข้างต่ำ	การเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ทำได้ค่อนข้างง่าย	ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่ใช้บริการทดแทนได้ยาก เนื่องจากเป็นธุรกิจเฉพาะ ดังนั้นการใช้บริการทดแทนกระทำได้ค่อนข้างยาก ยกเว้นว่าผู้ให้บริการจะมีความชำนาญในการวางแผนการใช้บริการหลายรูปแบบและสามารถที่จะบริหาร	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิมค่อนข้างรุนแรง เพราะมีผู้ประกอบการรายเดิมมากทั้งผู้ให้บริการท้องถิ่นที่เป็นบริษัทเอกชนและบริษัทจำกัด

ประเทศ	อำนาจการต่อรองของลูกค้า	อำนาจการต่อรองของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	การเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่	การใช้บริการทดแทน	การแข่งขันของผู้ประกอบการรายเดิม
	ต้องการบริการในระดับเลืคทางเลือกก็จะยังน้อยอยู่ ดังนั้นอำนาจต่อรองของลูกค้าจึงอยู่ในระดับปานกลางถึงสูง			จัดการให้เวลานำและต้นทุนไม่สูงเกินกว่าที่ลูกค้าจะยอมรับได้ ซึ่งก็ทำได้ยาก ส่วนการจะไปใช้บริการอย่างอื่นทดแทนการใช้บริการทางด้านโลจิสติกส์นั้นถือว่าทำได้ยาก	

4.6 สรุปเปรียบเทียบศักยภาพในการแข่งขันจากพื้นฐานของแต่ละประเทศ

ในการวิเคราะห์ศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศที่มีผลต่อการแข่งขัน จำเป็นที่ต้องพิจารณาในมิติของสินค้า และรายอุตสาหกรรมที่มีส่วนสำคัญต่อเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ พร้อมกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่เป็นผู้ผลิตสินค้า หรือผู้บริโภคสินค้าของประเทศที่ทำการศึกษา จากการพิจารณารายสินค้า และประเทศคู่ค้าที่สำคัญสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10: สรุปรายประเทศ สินค้า คู่ค้าที่สำคัญ

ประเทศ	สินค้าเกษตรกรรม	สินค้าอุตสาหกรรม	ประเทศคู่ค้าที่นำเข้าหรือส่งออก
บรูไน	ข้าว ผักและผลไม้ โกโก้ แปะ ไข่	น้ำมัน ปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติ ก่อสร้าง	ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ จีน มาเลเซีย
กัมพูชา	ข้าว ยางพารา ข้าวโพด เม็ดมะม่วงหิมพานต์ มันสำปะหลัง ไหม ประมง	ทองเที่ยว สิ่งทอ ก่อสร้าง โรงสีข้าว ไม้แปรรูป ยาง ซีเมนต์ เหมืองเพชร พลอย	สหรัฐอเมริกา แคนาดา เยอรมัน ไทย เวียดนาม จีน สิงคโปร์
อินโดนีเซีย	ยางพารา น้ำมันปาล์ม สัตว์ปีก เนื้อวัว ป่าไม้ กุ้ง โกโก้ สมุนไพร น้ำมัน	น้ำมัน ปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติ สิ่งทอ ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เหมืองแร่ ซีเมนต์ เครื่องมือแพทย์ ปุ๋ยเคมี อาหาร การท่องเที่ยว	ญี่ปุ่น จีน สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ ไทย อินเดีย
ลาว	มันฝรั่ง ผัก ข้าวโพด กาแฟ อ้อย ยาสูบ ฝ้าย ใบชา ถั่ว ข้าว มันสำปะหลัง	เหมืองแร่ ป่าไม้ พลังงานไฟฟ้า แปรรูปเกษตร ยาง สิ่งทอ การท่องเที่ยว	ไทย จีน เวียดนาม
มาเลเซีย	น้ำมันปาล์ม ยางพารา โกโก้ ป่าไม้ ข้าว	แปรรูปยางพารา และน้ำมันปาล์ม ปิโตรเลียมและก๊าซธรรมชาติ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ แปรรูปไม้	ญี่ปุ่น จีน สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ ไทย อินเดีย อินโดนีเซีย
พม่า	ข้าว ถั่ว ธัญพืช อ้อย ประมงและสัตว์น้ำ ไม้เนื้อแข็ง	แปรรูปเกษตร ไม้แปรรูป ทองแดง เหล็ก ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ปุ๋ย ก๊าซธรรมชาติ สิ่งทอ ก่อสร้าง อัญมณี	ไทย จีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้
ฟิลิปปินส์	อ้อย มะพร้าว ข้าว ถั่วลิสง สับปะรด มะม่วง หนุ่ย ปลา	อิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอ รองเท้า ยา อาหาร ประมง	ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา จีนฮ่องกง สิงคโปร์ ไต้หวัน ไทย
สิงคโปร์	ถั่วลิสง สัตว์ปีก ไข่ ปลา	อิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์ บริการทางการเงิน น้ำมันสำเร็จรูป อาหาร และยา ช่อมเรือ ท่าเรือขนถ่ายสินค้า	มาเลเซีย ฮ่องกง อินโดนีเซีย จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น
ไทย	ข้าว มันสำปะหลัง ยาง ข้าวโพด อ้อย มะพร้าว ถั่วเหลือง	การท่องเที่ยว สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตร เครื่องดื่ม ยาสูบ	จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ฮ่องกง มาเลเซีย สิงคโปร์ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

ประเทศ	สินค้าเกษตรกรรม	สินค้าอุตสาหกรรม	ประเทศคู่ค้าที่นำเข้าหรือส่งออก
		ซีเมนต์ ยานยนต์ ชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้พลาสติก	มีเรตส์ เกาหลี
เวียดนาม	ข้าวเปลือก กาแฟ ชา พรกไทย ถั่วเหลือง เม็ดมะม่วงหิมพานต์ อ้อย ถั่ว ถั่วลิสง สัตว์ปีก ปลา อาหารทะเล	อาหารแปรรูป สิ่งทอ รองเท้า เหมืองแร่ ถ่านหิน เหล็ก ปุ๋ยเคมี	สหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน ไทย สิงคโปร์

จากการที่ได้ศึกษาความเข้มแข็งของแต่ละประเทศในกลุ่ม ASEAN จะเห็นว่าแต่ละประเทศนั้นจะมีความพร้อมของอุตสาหกรรมแต่ละประเภทต่างกัน ในอุตสาหกรรมเดียวกัน ประเทศหนึ่งจะมีความพร้อมมากกว่าอีกประเทศหนึ่ง ในขณะที่อีกประเทศหนึ่งจะมีความพร้อมสำหรับธุรกิจอีกประเภทหนึ่ง ทางคณะวิจัยได้ทำการวิเคราะห์ถึงอุตสาหกรรมที่แต่ละประเทศมีความพร้อมและสรุปได้ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11: สรุปความพร้อมของแต่ละประเทศตามรายอุตสาหกรรม

ประเภทของอุตสาหกรรม	กลุ่มประเทศที่มีความพร้อม
เกษตรกรรม	พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์
เหมืองแร่	พม่า อินโดนีเซีย เวียดนาม
ยานยนต์	มาเลเซีย ไทย
ขนส่งและโลจิสติกส์	สิงคโปร์
อาหาร	ไทย ฟิลิปปินส์
แฟชั่น	สิงคโปร์
เทคโนโลยี	มาเลเซีย
น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ	อินโดนีเซีย มาเลเซีย บรูไน พม่า กัมพูชา
พลังงานไฟฟ้า	ลาว
การเงิน การธนาคาร ประกันภัย	สิงคโปร์ มาเลเซีย
การท่องเที่ยว	อินโดนีเซีย ไทย กัมพูชา
การแพทย์	สิงคโปร์ ไทย
การศึกษา	สิงคโปร์ มาเลเซีย
วัสดุก่อสร้าง	ไทย อินโดนีเซีย

ประเทศในกลุ่มอาเซียนจะมีความสำคัญหรืออิทธิพลต่อประเทศอื่นๆ ในกลุ่มไม่เท่ากัน นโยบายหรือการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมทางธุรกิจของประเทศหนึ่ง เช่น การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองหรือเศรษฐกิจจะส่งผลกระทบต่อประเทศอื่นๆ ใน

กลุ่มอาเซียนอย่างรุนแรง ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงของนโยบายในประเทศหนึ่งจะมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจของประเทศอื่นน้อยมาก

ทางคณะที่ปรึกษาได้จัดกลุ่มประเทศเหล่านี้เป็น 3 ประเภทตามความสำคัญได้แก่ ตามหลักการ ABC โดยพิจารณาถึงขนาดของตลาด อิทธิพลทางการเมือง และเศรษฐกิจ การลงทุนกับต่างประเทศ คุณภาพของประชากร เงินทุนสำรอง ความสามารถในการแข่งขัน เป็นต้น เมื่อนำเกณฑ์มาใช้กับประเทศต่างๆ สามารถแบ่งกลุ่มเป็น 3 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

ประเทศกลุ่ม A

หมายถึงประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจในระดับแนวหน้าเหนือประเทศอื่นๆ ในกลุ่ม ASEAN เมื่อประเทศเหล่านี้ออกนโยบายเศรษฐกิจออกมา จะกระทบกับประเทศที่เหลืออย่างเห็นได้ชัด ประเทศเหล่านี้จะเป็นเจ้าของแหล่งเงินทุนที่สำคัญในภูมิภาคนี้ มีอิทธิพลต่อประเทศอื่นๆ นอกจากนี้ประเทศเหล่านี้จะมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ดีอย่างต่อเนื่อง ประเทศในกลุ่มนี้ได้แก่ สิงคโปร์

ลักษณะที่สำคัญของกลุ่มประเทศนี้

- มีเงินสำรองระดับสูงมาก
- มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง
- มีกำลังซื้อในประเทศสูง
- แรงงานมีราคาสูง
- มีการลงทุนในต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง
- มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการค้า และการลงทุน
- มีระบบโลจิสติกส์ที่ดีหรือมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างรวดเร็ว
- ตลาดหลักทรัพย์มีขนาดใหญ่สามารถระดมเงินลงทุนได้มาก
- มีการพัฒนาทางเทคโนโลยีในระดับสูง
- มีบทบาทในเวทีระหว่างประเทศมาก
- มีความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศ ASEAN อย่างต่อเนื่อง

ประเทศเหล่านี้ต้องเน้นไปการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมบริการ และเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนของภูมิภาค

ประเทศกลุ่ม B

หมายถึงประเทศที่มีความศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นประเทศที่เจริญในระดับแนวหน้าได้ บางประเทศอาจจะมีคู่แข่งแกร่งทางเศรษฐกิจอยู่ มีความสามารถในการแข่งขันสูง แต่การมีอิทธิพลเหนือประเทศอื่นๆ ในกลุ่ม ASEAN ยังไม่มีความชัดเจนเท่ากับในกลุ่ม A จึงนำมาอยู่ไว้ในกลุ่ม B ประเทศในกลุ่มนี้ได้แก่ บรูไน ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์

ลักษณะที่สำคัญของกลุ่มประเทศนี้

- มีขีดความสามารถในการแข่งขันระดับปานกลางถึงสูง
- มีเงินสำรองในระดับที่ดี
- เริ่มมีการลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น
- มีการพึ่งพาการลงทุนจากต่างประเทศน้อยลง
- เน้นแรงงานที่มีทักษะดี
- มีภาคอุตสาหกรรมในประเทศที่เข้มแข็ง
- มีบทบาทในเวทีระหว่างประเทศมากขึ้น

ประเทศในกลุ่ม B ต้องเน้นไปในการพัฒนาด้านนวัตกรรม และการสร้างแบรนด์ของอุตสาหกรรม มากกว่าอุตสาหกรรม การผลิตแบบดั้งเดิม

ประเทศกลุ่ม C

หมายถึงประเทศที่ยังขาดความพร้อมในการแข่งขัน ต้องมีการพัฒนาประเทศอีกมาก เศรษฐกิจยังคงเน้นแรงงานและ วัตถุดิบ

และผลิตเพื่อใช้ในประเทศมากกว่าการส่งออก ส่วนใหญ่ประเทศเหล่านี้ต้องพึ่งพาการลงทุนจากต่างประเทศในการเจริญเติบโต นอกจากนี้ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานยังขาดแคลนอีกมาก การส่งออกจะเน้นไปที่วัตถุดิบมากกว่าสินค้าสำเร็จรูป ประเทศในกลุ่มนี้ได้แก่ กัมพูชา ลาว เวียดนาม พม่า

ลักษณะที่สำคัญของกลุ่มประเทศนี้

- มีขีดความสามารถในการแข่งขันต่ำ
- ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศมีความยากจน
- เศรษฐกิจพึ่งพาการขายวัตถุดิบ
- แรงงานมีราคาถูก
- ระดับการศึกษาของประชากรน้อย
- ต้องพึ่งพาการลงทุนจากต่างประเทศ
- ระบบสาธารณูปโภคไม่ดี
- มีเงินสำรองในระดับต่ำ

ประเทศในกลุ่ม C ต้องเน้นไปด้านรับจ้างผลิตสินค้า หรือการผลิตที่เน้นแรงงานราคาถูก

บทที่ 5

ประสิทธิภาพ และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์

ในบทนี้แสดงรายละเอียดการวิเคราะห์ศักยภาพ¹ การลงทุนของประเทศในกลุ่มอาเซียนและจีน ด้วยการวิเคราะห์ 2 มิติ คือ (1) มิติด้านประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ โดยในส่วนนี้คณะผู้วิจัยได้ใช้เทคนิคที่เรียกว่า Data Envelopment Analysis (DEA) หรือ การวิเคราะห์ข้อมูลโอบล้อมในการประเมินค่าคะแนนประสิทธิภาพ และ (2) มิติทางด้านการจัดอันดับความน่าลงทุนของประเทศ โดยเทคนิคที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้แก่ การจัดอันดับด้วยวิธี Borda's Scoring Rule และ Condorcet Approach

สำหรับโครงสร้างเนื้อหาในบทนี้ ประกอบด้วย หัวข้อที่ 5.1 ซึ่งเป็นการนำเสนอข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลโอบล้อม และการจัดเรียงอันดับการลงทุน รวมทั้งเหตุผลในการเพิ่มจำนวนประเทศในการวิเคราะห์ศักยภาพเป็นจำนวน 20 ประเทศ ในหัวข้อที่ 5.2 แสดงถึง ผลการวิเคราะห์ค่าคะแนนประสิทธิภาพการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์จากข้อมูลในส่วนที่ 5.1 ด้วยเทคนิค DEA หัวข้อที่ 5.3 แสดงถึงผลการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธีการ Condorcet ทั้งในกรณีข้อมูลครบทุกประเทศ และในกรณีข้อมูลไม่ครบทุกประเทศ เช่นเดียวกับหัวข้อที่ 5.4 ซึ่งแสดงผลของการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธีการของ Borda's Scoring Rule ในทั้งสองกรณี ร่วมกับการเพิ่มเติมข้อมูลสถานะแลดล็อกทางสังคมและการเมืองอีกจำนวน 15 ตัวแปร ผลการวิเคราะห์ที่ได้จากหัวข้อที่ 5.2 5.3 และ 5.4 จะถูกนำมาใช้อภิปราย และสังเคราะห์ผลแสดงการจัดกลุ่มศักยภาพในการลงทุนในกลุ่มประเทศอาเซียนและจีน

5.1 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลโอบล้อม และการจัดเรียงอันดับการลงทุน

ในการคำนวณค่าคะแนนประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ และการจัดอันดับโอกาสความน่าลงทุนในงานวิจัยชิ้นนี้ ผู้วิเคราะห์จะใช้ข้อมูลของประเทศที่เกี่ยวข้องจำนวนทั้งหมด 21 ประเทศ ได้แก่ ประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียนจำนวน 10 ประเทศ (สิงคโปร์ ลาว กัมพูชา พม่า ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม และประเทศไทย) และคณะผู้วิจัยยังได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลรายประเทศเพิ่มเติมอีกจำนวน 11 ประเทศที่นอกเหนือจากสมาชิกในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งได้แก่ ออสเตรเลีย แคนาดา ชิลี สาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ เม็กซิโก นิวซีแลนด์ เปรู และ สหรัฐอเมริกา

สำหรับสาเหตุที่มีการเพิ่มเติมข้อมูลของประเทศนอกกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอีก 11 ประเทศมาจากความสำคัญของกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำนวน 2 กรอบความร่วมมือ ซึ่งได้แก่

- **กรอบความตกลงภูมิภาคหุ้นส่วนเศรษฐกิจ (Regional Comprehensive Economic Partnership หรือ RCEP)** ซึ่งหมายถึง กรอบความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ระหว่างประเทศอาเซียน กับประเทศคู่ภาคีทั้ง 6 ประเทศ กล่าวคือ เป็นความร่วมมือระหว่างกันภายในภูมิภาค ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบการค้าเสรี ฉบับเดียว (ASEAN + 6 FTA) ปัจจุบัน RCEP ประกอบด้วยประเทศสมาชิกจำนวน 16 ประเทศ ได้แก่ อาเซียน จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย และ นิวซีแลนด์
- **กรอบความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Trans - Pacific Partnership Agreement หรือ TPP)** มีวัตถุประสงค์อยู่ที่การรวมตัวทางเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชีย และแปซิฟิก

¹ คณะผู้วิจัย มีความเห็นว่าศักยภาพในการลงทุนของประเทศทางด้านโลจิสติกส์ หมายความว่ารวมถึง ประสิทธิภาพทางด้านการลงทุน และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศเป้าหมาย ดังนั้น ในบทนี้จึงได้แบ่งการวิเคราะห์ ออกเป็น (1) การวิเคราะห์ประสิทธิภาพของประเทศทางด้านโลจิสติกส์ และ (2) การจัดอันดับความน่าลงทุนของประเทศ ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพการลงทุนของประเทศเป้าหมาย

เข้าด้วยกัน (การรวมข้อมูลจากเศรษฐกิจข้ามภูมิภาค) ปัจจุบัน TPP มีสมาชิกรวม 11 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา แคนาดา เม็กซิโก เปรู ชิลี ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม และ บรูไน

ดังนั้น ในการวัดค่าคะแนนประสิทธิภาพการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ และการจัดเรียงอันดับการลงทุน ในงานวิจัยชิ้นนี้ จะครอบคลุมข้อมูลของประเทศในกลุ่มอาเซียนจำนวน 10 ประเทศ และประเทศนอกกลุ่มอาเซียนอีกจำนวน 11 ประเทศ ภายใต้กรอบความร่วมมือ RCEP และ TPP เพื่อให้การวิเคราะห์สามารถเปรียบเทียบอันดับการลงทุนกับประเทศที่เป็นคู่ค้าสำคัญ พร้อมทั้งเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงภาพรวมของประสิทธิภาพของการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศเป้าหมายได้อย่างครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

5.1.1 ข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในการวัดประสิทธิภาพด้วยวิธีการข้อมูลโอบล้อม (DEA – BCC)

ภายใต้ระเบียบวิธีการของ DEA คณะผู้วิจัยได้ทำการกำหนดตัวแปรปัจจัยนำเข้า (Inputs) และตัวแปรผลผลิต (outputs) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- **ตัวแปรปัจจัยการผลิต (Inputs)** ประกอบด้วย 2 ตัวแปรหลัก ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงจำนวน หรือ ปริมาณปัจจัยการผลิตที่ใช้ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้แก่ ความยาวถนน (Roadway: RW) ซึ่งถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่สุดในส่วนของการขนส่งภายในประเทศ และ ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistic Cost: LC) ซึ่งสะท้อนถึงภาพรวมของต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ อันเกิดจากการใช้ปัจจัยการผลิตในอุตสาหกรรมโดยรวมของแต่ละประเทศ
- **ตัวแปรผลผลิต (Outputs)** ประกอบด้วย 3 ตัวแปร ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงระดับผลผลิตทางด้าน โลจิสติกส์ และ ระดับผลผลิตที่เกี่ยวข้องกับภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งได้แก่ ระดับผลผลิตมวลรวมประชาชาติภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP)² ระดับผลผลิตต่อหัวของประชากร (GDP per Capita: GDPC) ซึ่งตัวแปรทั้งสองถูกใช้ในการวัดระดับผลผลิตของประเทศในมิติที่แตกต่างกัน กล่าวคือ GDP เป็นการวัดขีดความสามารถในการผลิตของประเทศในภาพรวม ขณะที่ GDPC เป็นตัวแทนการวัดระดับสวัสดิการของประชากรในแต่ละประเทศ และ ดัชนีการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index: LPI) ซึ่งแสดงถึงความสามารถของประเทศในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์

สำหรับข้อสรุปของตัวแปรปัจจัย ผลผลิตในแบบจำลอง DEA ค่าสถิติเชิงพรรณนาของตัวแปร และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรทั้งหมด ในแบบจำลอง DEA แสดงในตารางที่ 5.1 – 5.3

ตารางที่ 5.1: ตัวแปรปัจจัยการผลิต และผลผลิตในแบบจำลอง DEA

ปัจจัยการผลิต (Inputs)	ผลผลิต (Outputs)
■ ความยาวถนน (Roadway: RW) และ ■ ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistic Cost: LC)	■ ระดับผลผลิตมวลรวมประชาชาติภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ■ ระดับผลผลิตต่อหัวของประชากร (GDP per Capita: GDPC) ■ ดัชนีการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index: LPI)

² ระดับผลผลิตมวลรวมประชาชาติภายในประเทศในงานวิจัยชิ้นนี้ เป็นข้อมูลที่รวบรวมจาก CIA World Factbook โดยคำนวณขึ้นจากหลักเกณฑ์ของความเท่าเทียมกันของอำนาจซื้อ (Purchasing Power Parity: PPP) โดยใช้ ระดับราคาของประเทศสหรัฐฯ มาเป็นฐานเป็นตัวเปรียบเทียบ

ตารางที่ 5.2: ค่าสถิติเชิงพรรณนาของตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลอง DEA

	RW	LC	GDPC	LPI	GDP
Max	6506204	35	60900	4.13	1.566E+13
Min	3356	8	1400	2.37	19160000000
Average	950869.6	18	19795	3.276	2.3539E+12
SD	1671218.2	8.6833173	17755.125	0.4916747	4.1372E+12

ที่มา: จากการคำนวณด้วย DEA-Solver Pro8.0

ตารางที่ 5.3: ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลอง DEA

	RW	LC	GDPC	LPI	GDP
RW	1	-0.3490911	0.2394473	0.3625045	0.963880969
LC	-0.3490911	1	-0.7497079	-0.8828006	-0.31395095
GDPC	0.2394473	-0.7497079	1	0.8901095	0.257590989
LPI	0.3625045	-0.8828006	0.8901095	1	0.403804069
GDP	0.963881	-0.313951	0.257591	0.4038041	1

ที่มา: จากการคำนวณด้วย DEA-Solver Pro8.0

อย่างไรก็ตาม ในการวิเคราะห์ค่าคะแนนประสิทธิภาพด้วยแบบจำลอง DEA ข้อมูลของประเทศบรูไนไม่ได้มีการรวมไว้ในกราฟวิเคราะห์ เนื่องจาก ข้อมูลดัชนีการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index: LPI) สำหรับประเทศบรูไน ไม่สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลได้

5.1.2 ข้อมูลส่วนที่ใช้ในการจัดอันดับความน่าลงทุน (Ranking Data)

สำหรับข้อมูลที่ใช้ในการจัดอันดับความน่าลงทุน (Ranking Data) ประกอบด้วย ข้อมูล และดัชนีที่เกี่ยวข้องจำนวนทั้งสิ้น 17 ค่า ซึ่งมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 5.4

สำหรับแนวทางการจัดอันดับโอกาสการลงทุนในงานวิจัยชิ้นนี้ จะใช้ทั้งการคำนวณด้วยวิธีการของ Borda Scoring's Rule และ Condorcet Approach ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในเรื่องของการเปรียบเทียบอันดับความน่าลงทุน เนื่องจาก การเรียงลำดับในทั้งสองวิธีการมีข้อได้เปรียบ และเสียเปรียบที่แตกต่างกัน

นอกจากนี้ ภายใต้นโยบายการจัดเรียงลำดับทั้ง 2 วิธี คณะผู้วิจัยจะทำการคำนวณทั้งในกรณีของการใช้ข้อมูลทั้ง 17 ค่า (เพื่อรวมดัชนี LPI ในการคำนวณ แต่เนื่องจากในกรณีนี้ดัชนี LPI ในอันดับที่ 14 – 17 ตามตารางที่ 5.4 จะขาดข้อมูลของประเทศเปรู และบรูไน ดังนั้นในกรณีนี้จะทำการจัดเรียงลำดับเพียงแค่ 19 ประเทศ) และ ในกรณีของการใช้จำนวนข้อมูลเพียง 13 ค่า โดยไม่รวมดัชนี LPI เพื่อตรวจสอบภาพรวมของโอกาสในการลงทุนของทั้ง 21 ประเทศที่รวมอยู่ในการพิจารณา

ตารางที่ 5.4: ข้อมูลส่วนที่ใช้ในการจัดเรียงลำดับ (Ranking Data)

ที่	ข้อมูล/ดัชนี	หน่วย	แหล่งข้อมูล	รายละเอียด	เหตุผลของการเลือกข้อมูล/ดัชนี
1	Air Transport, Freight	ล้านตันกิโลเมตร (Million Ton-Km)	World Bank	ปริมาณการขนส่งสินค้า จากจุดเริ่มต้นไปยังจุดจอดพักลินค้า หรือจุดหมายปลายทางของสินค้า	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่ร่วมในการวิเคราะห์ - สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพ และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์
2	Air transport, registered carrier departures worldwide	จำนวนเที่ยวบิน (Number of registered carrier departures)	World Bank	จำนวนเที่ยวบินภายใน และระหว่างประเทศจากบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนภายในประเทศ	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่ร่วมในการวิเคราะห์ - สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพ และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์
3	Number of airports (with paved runways)	จำนวนสนามบิน (Number of airports)	CIA - The World Factbook	จำนวนสนามบินที่มีทางวิ่งขึ้นลงที่เป็นคอนกรีต หรือลาดยาง จำนวนนี้เฉพาะสนามบินที่มีการใช้งานจริง ไม่รวมถึงสนามบินที่ใช้ในการเติมเชื้อเพลิง บำรุงรักษา หรือ การควบคุมจราจรทางอากาศ	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่ร่วมในการวิเคราะห์ - สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพ และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์
4	Roadway	กิโลเมตร (Km)	CIA - The World Factbook	ความยาวของเครือข่ายถนน นับรวมความยาวทั้งถนนแบบลาดยาง/คอนกรีต และถนนลูกรัง	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่ร่วมในการวิเคราะห์ - สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพ และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์
5	Commercial bank prime lending rate	ร้อยละต่อปี (%/Year)	CIA - The World Factbook	ค่าเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้รายปีของธนาคารพาณิชย์ซึ่งคิดกับลูกค้าขั้นดี	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่ร่วมในการวิเคราะห์ - สะท้อนให้เห็นถึงต้นทุนของการลงทุนในภาพรวม

ที่	ข้อมูล/ดัชนี	หน่วย	แหล่งข้อมูล	รายละเอียด	เหตุผลของการเลือกข้อมูล/ดัชนี
6	Inflation Rate (CONSUMER PRICES)	ร้อยละเมื่อเทียบกับปี ก่อนหน้า (% Y – Y)	World Bank	อัตราการเปลี่ยนแปลงรายปีของต้นทุนการบริโภคลินค้า และบริการโดยรวม โดยคำนวณจากดัชนีราคาแบบ Laspeyres	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่รวมในการวิเคราะห์ - ตัวแทนของการวัดเสถียรภาพทางเศรษฐกิจภายในประเทศ (Internal Economic Stability)
7	Unemployment Rate	ร้อยละต่อปี (%/Year)	CIA - The World Factbook	ร้อยละของจำนวนกำลังแรงงานที่ไม่งานทำหรือ ทำงานต่ำกว่าระดับ	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่รวมในการวิเคราะห์ - ตัวแทนของการวัดเสถียรภาพทางเศรษฐกิจภายในประเทศ (Internal Economic Stability)
8	Current account balance	ดอลลาร์ (ณ ระดับราคาปัจจุบัน) (Current USD)	CIA - The World Factbook	มูลค่าของดุลบัญชีเดินสะพัด (การค้าสินค้าและบริการ รวมทั้ง รายได้สุทธิจาก ค่าเช่า ดอกเบี้ย กำไร เงินปันผล และเงินโอน) ในช่วงระยะเวลา 1 ปี ซึ่งคำนวณขึ้นจากอัตราแลกเปลี่ยนของแต่ละประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่รวมในการวิเคราะห์ - ตัวแทนของการวัดเสถียรภาพทางเศรษฐกิจภายนอกประเทศ (Internal Economic Stability)
9	Labor Force	ล้านคน (Million Person)	CIA - The World Factbook	จำนวนกำลังแรงงานในแต่ละประเทศ	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่รวมในการวิเคราะห์ - ตัวแทนของปัจจัยการผลิตแรงงานในอุตสาหกรรมโมล็ดิกส์
10	Corruption Perception Index	0 – 100	Transparency International	ดัชนีการรับรู้ภาวะคอร์รัปชันของประเทศ คำนวณขึ้นจากภาวะการรับรู้ถึงปัญหาคอร์รัปชันในภาคสาธารณะ โดยมีค่าอยู่ระหว่าง 0 – 100 โดยที่ ค่า 0 หมายถึง ประเทศที่มีปัญหาคอร์รัปชันรุนแรงสูงสุด และ 100 หมายถึง ประเทศที่มีการดำเนินงานแบบโปร่งใสที่สุด	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่รวมในการวิเคราะห์ - สะท้อนให้เห็นถึงเสถียรภาพทางด้านการเมือง รวมไปถึงบรรยากาศการลงทุนในแต่ละประเทศ

ที่	ข้อมูล/ดัชนี	หน่วย	แหล่งข้อมูล	รายละเอียด	เหตุผลของการเลือกข้อมูล/ดัชนี
11	Human Development Index	0 – 1	United Nations Development Programme	เป็นดัชนีการวัดและเปรียบเทียบ ความยากจน การรู้หนังสือ การศึกษา อายุขัย การคลอดบุตร และปัจจัยอื่น ๆ ของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก เป็นวิธีการวัดความอยู่ดีกินดีตามมาตรฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเด็กและเยาวชน หลายคนใช้ดัชนีการพัฒนามนุษย์ของสหประชาชาติในการระบุว่าประเทศใดประเทศหนึ่งจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว ประเทศที่กำลังพัฒนา หรือประเทศพัฒนาน้อยที่สุด	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่ร่วมในการวิเคราะห์ - สะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพของแรงงานในแต่ละประเทศ
12	Business Tax	ร้อยละ (%)	KPMG/DELOITTE	เป็นภาษีทางอ้อมที่เก็บจากฐานบริโภคทั่วไปภายในประเทศไทย โดยจะจัดเก็บจากการประกอบกิจการเฉพาะอย่าง แทนภาษีการค้าที่ถูกยกเลิกไป	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่ร่วมในการวิเคราะห์ - ภาวะการบิดเบือนของกลไกราคาในแต่ละประเทศและกระทบที่มีต่อกำไรของธุรกิจ
13	Indirect tax	ร้อยละ (%)	KPMG/DELOITTE	ภาษีอากรที่เรียกเก็บจากผู้บริโภคหรือเป็นภาษีที่เป็นผลกระทบให้กับผู้ซื้อหรือผู้บริโภคเป็นผู้รับชำระภาษีอากรแทนผู้ขาย ซึ่งจะแบ่งออกเป็นด้วยกัน 3 ชนิดได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax), ภาษีสรรพสามิต (Excise Tax), ภาษีศุลกากร (Customs Tax) และภาษีแสตมป์ (Stamp Duty)	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์ครบทั้ง 21 ประเทศที่ร่วมในการวิเคราะห์ - ภาวะการบิดเบือนของกลไกราคาในแต่ละประเทศและกระทบที่มีต่อกำไรของธุรกิจ
14	% of shipments meeting quality criteria	ร้อยละ (%)	LPI/World Bank	ร้อยละของการขนส่งสินค้า ที่ตรงตามเกณฑ์คุณภาพ	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์เพียง 19 ประเทศที่ร่วมในการวิเคราะห์ (ขาดข้อมูลของประเทศบรูไน และเปรู) - สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพ และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์

ที่	ข้อมูล/ดัชนี	หน่วย	แหล่งข้อมูล	รายละเอียด	เหตุผลของการเลือกข้อมูล/ดัชนี
15	Clearance time without Physical Inspection	วัน (Days)	LPI/World Bank	ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มดำเนินการศุลกากร จนถึงเวลาสิ้นสุดกระบวนการ (ไม่ผ่านการเปิดตรวจจสอบสินค้า)	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์เพียง 19 ประเทศที่รวมในการวิเคราะห์ (ขาดข้อมูลของประเทศบรูไน และเปรู) - สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพ และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์
16	Clearance time with Physical Inspection	วัน (Days)	LPI/World Bank	ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มดำเนินการศุลกากร จนถึงเวลาสิ้นสุดกระบวนการ (ผ่านการตรวจจสอบสินค้าจริง)	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์เพียง 19 ประเทศที่รวมในการวิเคราะห์ (ขาดข้อมูลของประเทศบรูไน และเปรู) - สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพ และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์
17	Export Time for Land Supply Chain	วัน (Days)	LPI/World Bank	ระยะเวลาของการส่งออก (วัน) นับจากจุดเริ่มต้น (โดยทั่วไปหมายถึง จากแหล่งผลิตในเมืองหลวง หรือหัวเมืองเศรษฐกิจ) ไปยัง คลังสินค้าของผู้ซื้อ (Ex Works to Duty Delivery Paid)	- ข้อมูลมีความสมบูรณ์เพียง 19 ประเทศที่รวมในการวิเคราะห์ (ขาดข้อมูลของประเทศบรูไน และเปรู) - สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพ และโอกาสการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์

5.2 ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศเป้าหมาย

ในการประเมินผลประสิทธิภาพการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ด้วยวิธีการข้อมูลเอบล้อม หรือ Data Envelopment Analysis (DEA) คณะผู้วิจัยได้เลือกใช้แบบจำลอง DEA – BCC ซึ่งมีการคำนวณทางด้านผลผลิต (Input – Oriented) ในการคำนวณค่าคะแนนประสิทธิภาพ เนื่องจาก แบบจำลองดังกล่าวมีข้อได้เปรียบในเรื่องของการคำนวณลักษณะของผลได้ต่อขนาดในการผลิต (Returns to Scale)³ และค่าคะแนนประสิทธิภาพขนาด (Scale Efficiency) รวมทั้งการคำนวณในส่วนของผลผลิตส่วนที่ขาด และจำนวนปัจจัยการผลิตส่วนเกินในกรณีที่ DMU ไม่ได้มีการดำเนินงานอยู่บนเส้นขอบเขตประสิทธิภาพ

สำหรับค่าคะแนนประสิทธิภาพที่คำนวณได้จะมีค่าอยู่ระหว่าง 0 – 1 โดยที่ค่าคะแนนเท่ากับ 1 หมายถึง DMU (ประเทศ) นั้นๆ มีการดำเนินงานอยู่บนขอบเขตประสิทธิภาพ ขณะที่ ค่าคะแนนที่ต่ำกว่า 1 จะสะท้อนให้เห็นถึงความไร้ประสิทธิภาพของ DMU หน่วยดังกล่าว

ผลการคำนวณค่าคะแนนประสิทธิภาพเชิงเทคนิคด้วยแบบจำลอง DEA – BCC แสดงในตารางที่ 5.5 และแผนภาพที่ 5.1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศที่มีการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ (ค่าคะแนนประสิทธิภาพเชิงเทคนิค = 1) ประกอบด้วย สิงคโปร์ แคนาดา สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ นิวซีแลนด์ และสหรัฐอเมริกา จะเห็นได้ว่า ในกลุ่ม AEC มีเพียงสิงคโปร์เพียงประเทศเดียวที่มีการดำเนินงานอยู่บนขอบเขตประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ในบรรดาประเทศประเทศที่มีการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ ประเทศสิงคโปร์ ถูกใช้เป็นจุดอ้างอิง (Reference Set) มากที่สุด กล่าวคือ เป็นจำนวนถึง 15 ครั้ง รองลงมาคือ ประเทศนิวซีแลนด์ และสหรัฐอเมริกาจำนวนประเทศละ 8 ครั้ง ตามมาด้วยประเทศญี่ปุ่น 5 ครั้ง เกาหลีใต้ 3 ครั้ง และแคนาดา และสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างละ 1 ครั้ง ดังนั้น ท่ามกลางประเทศที่มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ประเทศสิงคโปร์ จึงถือเป็นประเทศที่มีระดับประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์สูงสุดในการจัดอันดับ

สำหรับอีก 13 ประเทศที่เหลือ ซึ่งได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม กัมพูชา ลาว พม่า ไทย ออสเตรเลีย ชิลี อินเดีย เม็กซิโก และเปรู ซึ่งเป็นประเทศสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนถึง 8 ประเทศ ล้วนแล้วแต่มีการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ที่ต่ำกว่าประสิทธิภาพ (ค่าคะแนนประสิทธิภาพน้อยกว่า 1)

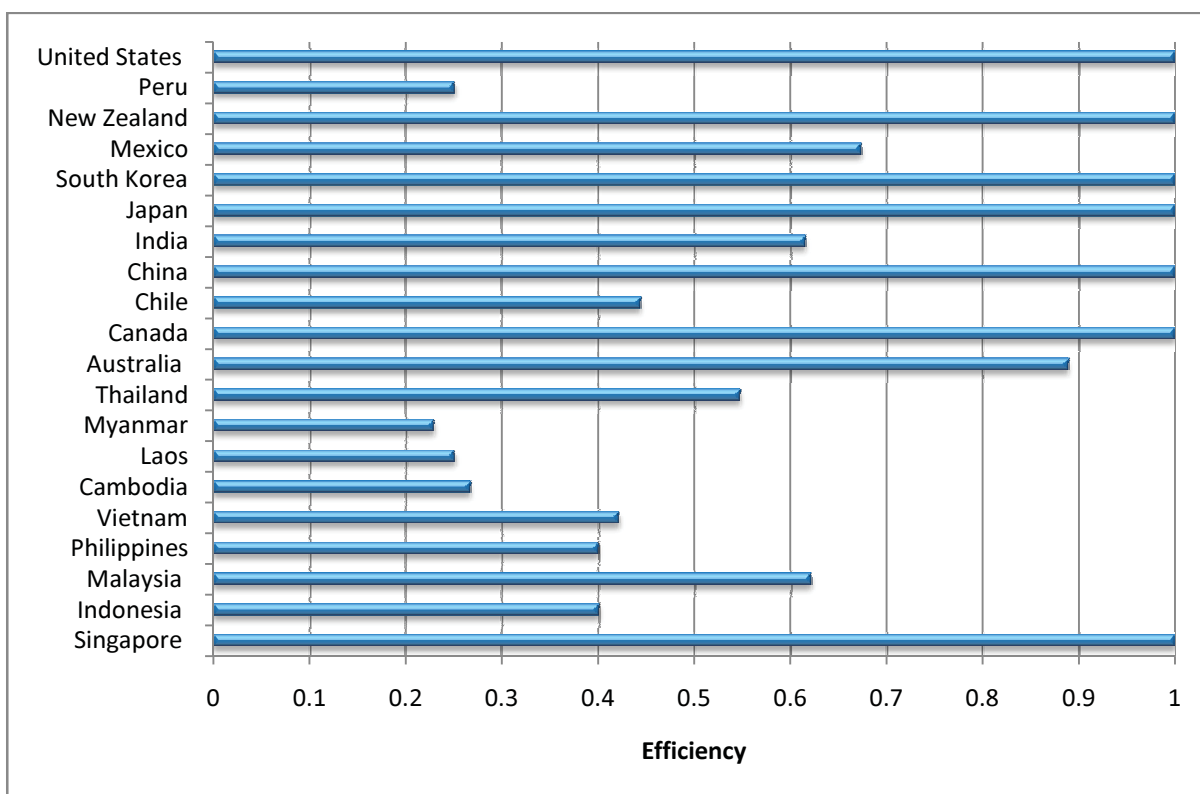
³ สัดส่วนการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผลผลิตเมื่อเทียบกับสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงของจำนวนปัจจัยการผลิตที่ใช้ในการผลิตสินค้าชนิดหนึ่งๆ ผลได้ต่อขนาดเป็นสิ่งที่บอกให้ทราบว่า หากหน่วยผลิตหนึ่งๆ เพิ่มการใช้ปัจจัยการผลิตทุกชนิดในสัดส่วนเดียวกันแล้ว ผลผลิตที่ได้จะเปลี่ยนไปอย่างไร ถ้าผลผลิตที่ได้เพิ่มขึ้นมากกว่าขนาดของการเพิ่มปัจจัยการผลิต เช่น ถ้าปัจจัยการผลิตเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า ทำให้ผลผลิตเพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่า ก็เรียกว่า ผลได้ต่อขนาดเพิ่มขึ้น (Increasing Returns to Scale: IRS) ถ้าผลผลิตที่ได้เพิ่มขึ้นเท่ากับสัดส่วนของการเพิ่มปัจจัยการผลิต เช่น ถ้าปัจจัยการผลิตเพิ่มขึ้นสองเท่าแล้ว ทำให้ผลผลิตเพิ่มขึ้นสองเท่าด้วย ก็เรียกว่าผลได้ต่อขนาดคงที่ (Constant Returns to Scale: CRS) และหากผลผลิตที่ได้เพิ่มขึ้นน้อยกว่าขนาดของการเพิ่มปัจจัยการผลิต เช่น ถ้าปัจจัยการผลิตเพิ่มขึ้นสองเท่า แต่ผลผลิตเพิ่มขึ้นไม่ถึงสองเท่า ก็เรียกว่า ผลได้ต่อขนาดลดลง (Decreasing Returns to Scale)

ตารางที่ 5.5: ค่าคะแนนประสิทธิภาพจากแบบจำลอง DEA – BCC

No.	DMU	Score	Rank	Reference set (lambda)					
1	Singapore	1	1	Singapore	1				
2	Indonesia	0.4003793	15	Singapore	0.5755395	Japan	0.1170564	South Korea	0.3073941
3	Malaysia	0.6206177	10	Singapore	0.9725947	Japan	2.27E-02	United States	4.69E-03
4	Philippines	0.399996	16	Singapore	0.9745742	New Zealand	0.0254158		
5	Vietnam	0.4210484	14	Singapore	0.1975616	New Zealand	0.8024284		
6	Cambodia	0.266664	17	Singapore	0.9203839	New Zealand	7.96E-02		
7	Laos	0.2499975	18	Singapore	0.9278136	New Zealand	7.22E-02		
8	Myanmar	0.2285691	20	Singapore	0.9502793	New Zealand	4.97E-02		
9	Thailand	0.5475164	12	Singapore	0.9275706	Japan	7.09E-02	United States	1.48E-03
10	Australia	0.88888	8	Singapore	0.3753567	Canada	4.82E-02	New Zealand	0.5317231
11	Canada	1	1	Singapore	0.9268951	United States	7.31E-02		United States 4.47E-02
12	Chile	0.44444	13	Singapore	0.8045738	New Zealand	0.1933094	United States	0.0021068
13	China	1	1	China	1				
14	India	0.6153785	11	New Zealand	0.6959804	United States	0.3040096		
15	Japan	1	1	Japan	1				
16	South Korea	1	1	South Korea	1				
17	Mexico	0.6735509	9	Singapore	0.2225478	Japan	0.1496878	South Korea	0.6277544
18	New Zealand	1	1	Singapore	0.99999				
19	Peru	0.2499975	18	Singapore	0.995098	United States	4.89E-03		
20	United States	1	1	United States	1				

ที่มา: จากการคำนวณด้วย DEA-Solver Pro8.0

เนื่องจากในกรณีนี้ เป็นการคำนวณค่าคะแนนประสิทธิภาพทางด้านปัจจัยการผลิต (Input – Oriented Measure) ดังนั้น ค่าคะแนนประสิทธิภาพที่ต่ำกว่า 1 อาทิ ค่าคะแนนประสิทธิภาพของอินโดนีเซีย และไทย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.4004 และ 0.5475 ตามลำดับ สามารถตีความได้ว่า เพื่อให้การดำเนินงานของทั้งสองประเทศมีประสิทธิภาพ อินโดนีเซีย และไทยควรลดการใช้ปริมาณปัจจัยการผลิตโดยรวมเป็นจำนวนเท่ากับ 59.96% ($= 1 - 0.4004$) และ 45.25% ($= 1 - 0.5475$) ตามลำดับ



แผนภาพที่ 5.1: ค่าคะแนนประสิทธิภาพการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์

ที่มา: จากการคำนวณด้วย DEA-Solver Pro8.0

สำหรับผลการวิเคราะห์ลักษณะผลได้ต่อขนาดด้วยแบบจำลอง DEA – BCC แสดงในตารางที่ 5.6 จากข้อมูลดังกล่าวพบว่า ประเทศที่มีการดำเนินงานอยู่บนขอบเขตประสิทธิภาพทั้ง 7 ประเทศ (สิงคโปร์ แคนาดา สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ นิวซีแลนด์ และสหรัฐอเมริกา) ร่วมกับ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ประเทศไทย และ เม็กซิโก (รวมทั้งสิ้น 11 ประเทศ) มีขนาดการผลิตที่เหมาะสม และมีลักษณะการผลิตแบบผลได้ต่อขนาดคงที่ (Constant Returns to Scale)

ขณะที่อีก 9 ประเทศที่เหลือ ซึ่งได้แก่ ฟิลิปปินส์ เวียดนาม กัมพูชา ลาว พม่า ออสเตรเลีย ชิลี อินเดีย และเปรู มีลักษณะการผลิตแบบผลได้ต่อขนาดเพิ่มขึ้น (Increasing Returns to Scale) หรือกล่าวได้ว่ามีขนาดการผลิตในขนาดเล็กกว่าขนาดที่เหมาะสม ดังนั้นการเพิ่มขนาดการผลิตของกิจการโลจิสติกส์ในประเทศเหล่านี้จะช่วยลดต้นทุนในการผลิตของอุตสาหกรรมลงได้อีก

ตารางที่ 5.6: ผลการวิเคราะห์ลักษณะของผลได้ต่อขนาด (Returns to Scale)

No.	DMU	Score	RTS	RTS of Projected DMU
1	Singapore	1	Constant	
2	Indonesia	0.4003793		Constant
3	Malaysia	0.6206177		Constant
4	Philippines	0.399996		Increasing
5	Vietnam	0.4210484		Increasing
6	Cambodia	0.266664		Increasing
7	Laos	0.2499975		Increasing
8	Myanmar	0.2285691		Increasing
9	Thailand	0.5475164		Constant
10	Australia	0.88888		Increasing
11	Canada	1		Constant
12	Chile	0.44444		Increasing
13	China	1	Constant	
14	India	0.6153785		Increasing
15	Japan	1	Constant	
16	South Korea	1	Constant	
17	Mexico	0.6735509		Constant
18	New Zealand	1		Constant
19	Peru	0.2499975		Increasing
20	United States	1	Constant	

ที่มา: จากการคำนวณด้วย DEA-Solver Pro8.0

ในส่วนของการคำนวณปัจจัยการผลิตส่วนเกิน (Input Slacks) และ จำนวนผลผลิตส่วนที่ขาด (Output Slacks)⁴ แสดงในตารางที่ 5.7

เมื่อพิจารณาผลการคำนวณค่าปัจจัยการผลิตส่วนเกิน (Input Slacks) พบว่าแหล่งที่มาของความรู้ประสิทธิภาพของการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ มาจากความรู้ประสิทธิภาพของการใช้โครงสร้างพื้นฐานทางถนน (RW) โดยประเทศที่ประสบกับปัญหาความรู้ประสิทธิภาพดังกล่าว ประกอบด้วย ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย แคนาดา และนิวซีแลนด์ อย่างไรก็ตาม ผลการคำนวณไม่พบความรู้ประสิทธิภาพอันเกิดจากการใช้ต้นทุนโลจิสติกส์ (LC)

⁴ สำหรับจำนวนปัจจัยการผลิตส่วนเกิน (Input Slacks) หมายถึงจำนวนปัจจัยการผลิตที่แต่ละ DMU สามารถลดลงได้โดยไม่มีผลกระทบต่อปริมาณการผลิต และเพื่อให้ DMU นั้นมีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ขณะที่ จำนวนผลผลิตส่วนที่ขาด (Output Slacks) หมายถึง จำนวนผลผลิตส่วนที่ DMU สามารถผลิตเพิ่มขึ้นได้ โดยใช้จำนวนการผลิตที่เท่าเดิม ซึ่งแสดงถึงจำนวนผลผลิตที่ DMU สามารถผลิตเพิ่มขึ้นได้ เพื่อให้การดำเนินงานของ DMU หน่วยดังกล่าวมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 5.7: ผลการคำนวณมูลค่าปัจจัยการผลิตส่วนเกิน และจำนวนผลผลิตส่วนที่ขาด

No.	DMU	Score	Input Slack (Excess)		Output Slacks (Shortage)		
			RW	LC	GDPC	LPI	GDP
1	Singapore	1	0	0	0	0	0
2	Indonesia	0.4003793	0	0	44247.367	1.034368	0
3	Malaysia	0.6206177	0	0	43386.539	0.6344796	0
4	Philippines	0.399996	79602.052	0	55783.543	1.0919135	0
5	Vietnam	0.4210484	0	0	31641.439	0.5602345	1.30699E+11
6	Cambodia	0.266664	0	0	55944.036	1.5134384	2.72806E+11
7	Laos	0.2499975	0	0	55582.528	1.5787135	2.91747E+11
8	Myanmar	0.2285691	0	0	57903.677	1.7246641	2.26094E+11
9	Thailand	0.5475164	0	0	49130.723	0.9354748	0
10	Australia	0.88888	339227.32	0	0	0	0
11	Canada	1	563608.47	0	18588.037	0.2653397	0
12	Chile	0.44444	0	0	36270.773	0.8222877	0
13	China	1	0	0	0	0	0
14	India	0.6153785	0	0	31283.914	0.4950107	66224075538
15	Japan	1	0	0	0	0	0
16	South Korea	1	0	0	0	0	0
17	Mexico	0.6735509	0	0	24011.102	0.7700868	0
18	New Zealand	1	90554.094	0	32099.391	0.7099587	1.96597E+11
19	Peru	0.2499975	0	0	50145.09	1.1889803	74714488990
20	United States	1	0	0	0	0	0

ที่มา: จากการคำนวณด้วย DEA-Solver Pro8.0

ในส่วนของการคำนวณผลผลิตส่วนที่ขาด (Output Slacks) พบว่า ความไร้ประสิทธิภาพของการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ในประเทศส่วนใหญ่ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เกิดจากคุณภาพของการดำเนินงานของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เอง และ ผลกระทบของตัวอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีต่อคุณภาพชีวิตของประชากรภายในประเทศ ซึ่งสามารถพิจารณาได้จาก การเกิดขึ้นของค่า Output Slacks ในตัวแปร LPI และ GDPC ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพของการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ และผลกระทบของภาคโลจิสติกส์ที่มีต่อระดับคุณภาพชีวิตของประชากรภายในประเทศ ตามลำดับ (ยกเว้นประเทศสิงคโปร์ ออสเตรเลีย จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และสหรัฐอเมริกาซึ่งไม่ประสบปัญหาของความไร้ประสิทธิภาพในด้านดังกล่าว) นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึง ความไร้ประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีต่อระดับผลผลิตของประเทศโดยรวม (การมีอยู่ของค่า Output Slacks ในตัวแปร GDP) พบว่า ประเทศที่ประสบกับความไร้ประสิทธิภาพในด้านนี้ ประกอบด้วย เวียดนาม กัมพูชา ลาว พม่า อินเดีย นิวซีแลนด์ และเปรู

นอกจากนี้ ผลการศึกษายังพบว่า โดยเฉลี่ยแล้วความไร้ประสิทธิภาพซึ่งวัดในรูปของผลกระทบของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่มีต่อระดับผลผลิตมวลรวมของประเทศ และผลผลิตมวลรวมรายหัวประชากรในประเทศซึ่งเป็นสมาชิกกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีค่าสูงกว่าตัวเลขเดียวกันภายใต้ กรอบความตกลงภูมิภาคหุ้นส่วนเศรษฐกิจ (Regional

Comprehensive Economic Partnership: RCEP) และกรอบความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Trans – Pacific Partnership Agreement: TPP)

5.3 ผลการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธี Condorcet Approach

ในส่วนนี้จะอธิบายถึงผลของการจัดอันดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธี Condorcet Approach โดยการวิเคราะห์จะแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ (1) กรณีการใช้ข้อมูลจำนวน 13 ค่า (ข้อมูลตามตารางที่ 5.4 ตั้งแต่หัวข้อ 1 – 13) ของทั้ง 21 ประเทศในการจัดเรียงลำดับ และ (2) กรณีการใช้ข้อมูลทั้ง 17 ค่าจากตารางที่ 5.4 โดยยกเว้นข้อมูลของประเทศเปรู และ บรูไน (พิจารณาเพียง 19 ประเทศ) ในการจัดเรียงลำดับ⁵

5.3.1 กรณีที่ 1 ผลการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 21 ประเทศ

วิธีการจัดเรียงอันดับเริ่มจากการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้ง 13 ค่า (ตามตารางที่ 5.4) ของ 21 ประเทศ จากนั้นทำการจัดอันดับข้อมูลแต่ละค่า และนำมาคำนวณหาค่า Outranking Score ด้วยการเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างประเทศทีละคู่ ดังแสดงในตารางที่ 5.8

ผลลัพธ์ตามตารางที่ 5.8 สามารถอ่านค่าได้ตามตัวอย่างต่อไปนี้ เมื่อพิจารณาแถวที่ 1 ของตาราง โดยเปรียบเทียบประเทศสิงคโปร์กับประเทศอินโดนีเซียพบว่า อันดับของประเทศสิงคโปร์ (เมื่อพิจารณาจากข้อมูลในตารางที่ 5.4) ดีกว่าประเทศอินโดนีเซีย 8 ค่า ดังนั้นในทางกลับกัน เมื่อพิจารณาแถวที่ 2 ในช่องข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างประเทศทั้งสอง (เป็นผลที่อันดับประเทศอินโดนีเซียดีกว่าประเทศสิงคโปร์) จึงมีค่าเท่ากับ 5 ค่า เนื่องจาก ตัวแปรที่นำมาคำนวณทั้งหมดมี 13 ค่า ($13 - 8 = 5$) ซึ่งวิธีการนี้จะประยุกต์ใช้กับชุดข้อมูลในแต่ละคู่ของประเทศจนครบทั้ง 21 ประเทศ

สำหรับช่องข้อมูลในตารางที่ 5.8 ซึ่งมีการแรเงา แสดงถึง การเปรียบเทียบข้อมูลของคู่ประเทศที่มีอันดับสูงกว่าตามเงื่อนไขของ Condorcet หรือ การที่คะแนนเปรียบเทียบมีค่ามากกว่า 50% ของจำนวนข้อมูลทั้งหมด ซึ่งในกรณีนี้ คือ $13/2 = 6.5$ ดังนั้น ช่องข้อมูลที่มีการแรเงาทั้งหมดแสดงถึงค่าคะแนน Outranking Score ที่มีค่ามากกว่า 6.5 นั่นเอง

จากข้อมูลในตารางที่ 5.8 เมื่อนำมาวิเคราะห์หาประเทศที่มีอันดับดีที่สุดจนถึงอันดับที่ต่ำที่สุด จะได้ข้อสรุปดังแสดงในตารางที่ 5.9 เป็นที่น่าสังเกตว่า 5 อันดับแรกของประเทศที่น่าลงทุนนั้นไม่มีประเทศในกลุ่มอาเซียนรวมอยู่เลย

⁵ เนื่องจากข้อมูล LPI ในอันดับที่ 14-17 ตามตารางที่ 5.4 สำหรับประเทศเปรู และบรูไน ไม่สามารถรวบรวมได้จากแหล่งข้อมูลของ World Bank

ตารางที่ 5.8: คะแนน Outranking ของ 21 ประเทศ

	Country	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Singapore	Indonesia	Malaysia	Brunei	Philippines	Vietnam	Cambodia	Laos	Myanmar	Thailand	Australia
1	Singapore	0	8	6	11	7	9	8	9	8	6	6
2	Indonesia	5	0	4	5	8	10	9	11	11	4	4
3	Malaysia	7	9	0	7	10	9	10	11	12	6	6
4	Brunei	2	8	6	0	7	8	8	9	10	5	6
5	Philippines	6	5	3	6	0	8	9	10	10	6	3
6	Vietnam	4	3	4	5	5	0	8	10	11	2	4
7	Cambodia	5	4	3	5	4	5	0	7	11	2	3
8	Laos	4	2	2	4	3	3	6	0	9	0	3
9	Myanmar	5	2	1	3	3	2	2	4	0	0	2
10	Thailand	7	9	7	8	7	11	11	13	13	0	7
11	Australia	7	9	7	7	10	9	10	10	11	6	0
12	Canada	8	9	9	8	10	9	10	11	10	8	8
13	Chile	5	6	4	7	7	7	9	10	9	5	2
14	China	8	11	7	6	11	11	10	11	12	10	8
15	India	5	7	4	5	6	7	8	8	9	4	3
16	Japan	10	10	11	10	12	12	11	11	12	11	9
17	South Korea	8	9	9	8	9	11	11	12	12	8	7
18	Mexico	7	6	5	6	9	8	8	9	11	6	5
19	New Zealand	7	4	4	8	6	6	8	9	10	5	5
20	Peru	5	4	3	6	4	5	8	9	8	3	4
21	United States	9	10	9	8	10	10	10	10	10	10	8

ตารางที่ 5.8: คะแนน Outranking ของ 21 ประเทศ (ต่อ)

	Country	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
		Canada	Chile	China	India	Japan	South Korea	Mexico	New Zealand	Peru	United States
1	Singapore	5	8	5	8	3	5	6	6	8	4
2	Indonesia	4	7	2	6	3	4	7	9	9	3
3	Malaysia	4	9	6	9	2	4	8	9	10	4
4	Brunei	5	6	7	8	3	5	7	5	7	5
5	Philippines	3	6	2	7	1	4	4	7	9	3
6	Vietnam	4	6	2	6	1	2	5	7	8	3
7	Cambodia	3	4	3	5	2	2	5	5	5	3
8	Laos	2	3	2	5	2	1	4	4	4	3
9	Myanmar	3	4	1	4	1	1	2	3	5	3
10	Thailand	5	8	3	9	2	5	7	8	10	3
11	Australia	5	11	5	10	4	6	8	8	9	5
12	Canada	0	10	6	11	4	8	10	8	12	6
13	Chile	3	0	3	7	1	3	6	6	9	3
14	China	7	10	0	12	7	6	9	8	11	4
15	India	2	6	1	0	5	4	7	5	6	3
16	Japan	9	12	6	8	0	10	11	10	12	6
17	South Korea	5	10	7	9	3	0	8	10	11	3
18	Mexico	3	7	4	6	2	5	0	6	9	3
19	New Zealand	5	7	5	8	3	3	7	0	8	5
20	Peru	1	4	2	7	1	2	4	5	0	3
21	United States	7	10	9	10	7	10	10	8	10	0

เมื่อพิจารณา 10 อันดับแรก พบว่า ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ เป็นสามประเทศในกลุ่ม AEC ที่มีโอกาสความน่าลงทุนสูงสุด (ไทยอยู่ลำดับที่ 6 มาเลเซียอยู่ในลำดับที่ 8 และ สิงคโปร์อยู่ในลำดับที่ 10 ตามลำดับ) ขณะที่ประเทศที่ถูกจัดลำดับให้เป็น 3 อันดับสุดท้าย ล้วนแล้วแต่อยู่ในประเทศกลุ่ม AEC เช่นเดียวกัน ซึ่งได้แก่ กัมพูชา ลาว และพม่า

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน และจีน (แสดงในตารางที่ 5.10) พบว่าจีนเป็นประเทศที่มีความน่าลงทุนสูงที่สุดเนื่องด้วยศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ และปัจจัยที่เอื้อต่อการทำธุรกิจ อันดับที่ 2 ได้แก่ ประเทศไทย เนื่องด้วยปัจจัยที่ส่งเสริมต่อการลงทุน เช่น อัตราการกู้ยืมเงิน จำนวนแรงงาน ภาษีธุรกิจ และภาษีทางอ้อม อันดับที่ 3 และ 4 ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ตามลำดับ เนื่องด้วยสองประเทศดังกล่าวมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ประเทศที่น่าลงทุนในระดับกลางๆ ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม ในขณะที่ กัมพูชา ลาว และพมามีข้อจำกัดทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และเศรษฐกิจทำให้อาจมีความน่าลงทุนอยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ 5.9: อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 21 ประเทศ ด้วยวิธี Condorcet Approach

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	สหรัฐอเมริกา	12	อินเดีย
2	จีน	13	อินโดนีเซีย
3	ญี่ปุ่น	14	เม็กซิโก
4	แคนาดา	15	ฟิลิปปินส์
5	เกาหลีใต้	16	เวียดนาม
6	ไทย	17	นิวซีแลนด์
7	ออสเตรเลีย	18	เปรู
8	มาเลเซีย	19	กัมพูชา
9	ชิลี	20	ลาว
10	สิงคโปร์	21	พม่า
11	บรูไน		

ตารางที่ 5.10: อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนด้วยวิธี Condorcet Approach

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	จีน	7	ฟิลิปปินส์
2	ไทย	8	เวียดนาม
3	มาเลเซีย	9	กัมพูชา
4	สิงคโปร์	10	ลาว
5	บรูไน	11	พม่า
6	อินโดนีเซีย		

5.3.2 กรณีที่ 2 ผลการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ (ยกเว้นประเทศเปรู และบรูไน)

สำหรับในกรณีที่ 2 นี้มีวิธีการจัดเรียงอันดับเช่นเดียวกับในกรณีที่ 1 แต่มีข้อมูลที่ใช้จัดอันดับมากขึ้นเป็นจำนวน 17 ค่า แต่จะทำการจัดเรียงลำดับเพียง 19 ประเทศ โดยไม่รวมประเทศเปรู และบรูไน เนื่องจากไม่มีข้อมูลในลำดับที่ 14 – 17 (ตามที่แสดงในตารางที่ 5.4)

ผลการวิเคราะห์ค่า Outranking Score ในกรณีนี้ แสดงในตารางที่ 5.11 และข้อสรุปของผลการจัดอันดับโอกาสความน่าลงทุน แสดงในตารางที่ 5.12 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยเป็นประเทศเดียวที่ติดอยู่ในอันดับความน่าลงทุนที่ 1 – 5 (โดยไทยได้อันดับที่ 5 รองจากญี่ปุ่น อเมริกา แคนาดา และเกาหลีใต้) ขณะที่ประเทศจีน และอินเดีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางด้านการผลิตในปัจจุบัน กลับอยู่ในอันดับที่ 10 และ 11 จากทั้งหมด 19 อันดับ นอกจากนี้ ผลการวิเคราะห์พบว่าประเทศในกลุ่ม AEC ส่วนใหญ่อยู่ในอันดับท้ายตารางถึง 5 ประเทศ ซึ่งได้แก่ ฟิลิปปินส์ เวียดนาม กัมพูชา ลาว และ พม่า

เมื่อพิจารณาเฉพาะในกลุ่มภูมิภาคอาเซียน พบว่า ประเทศไทยมีอันดับความน่าลงทุนอยู่ในอันดับที่ 1 (ตารางที่ 5.13) รองลงมาคือ มาเลเซีย สิงคโปร์ และจีน ตามลำดับ นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 พบว่า ความแตกต่างอยู่ที่อันดับของประเทศจีน เมื่อมีการเพิ่มข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของบุคลากร (กรณีที่ 2) ซึ่งส่งผลให้อันดับของประเทศจีนตกลงจากอันดับที่ 1 (กรณีที่ 1) มาอยู่ที่อันดับที่ 4 ขณะที่การเรียงอันดับของประเทศอื่นๆ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง จึงเป็นที่น่าสังเกตว่า ปัญหาการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศจีนอยู่ที่พิธีการศุลกากร

จากความคิดเห็นของคณะผู้วิจัย แม้ว่าประเทศฟิลิปปินส์ เวียดนาม กัมพูชา ลาว และพม่าจะมีอันดับโอกาสความน่าลงทุนในระดับต่ำ แต่ไม่ได้หมายความว่าประเทศเหล่านี้จะไม่มี ความน่าลงทุน เหตุผลจากการได้อันดับที่ต่ำนั้นสะท้อนให้เห็นถึงปัจจัยทางโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ การดำเนินงานพิธีศุลกากร อยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้อาจจะเป็นโอกาสที่นักลงทุนไทยจะเข้าไปดำเนินการในเรื่องเหล่านี้

อย่างไรก็ตามการเปรียบเทียบด้วยวิธี Condorcet Approach มีข้อเสียจากความไม่ต่อเนื่องของการจัดอันดับ ยกตัวอย่างเช่น กรณีของประเทศนิวซีแลนด์ จากข้อมูลระบุว่าประเทศนิวซีแลนด์ควรอยู่ในอันดับที่ต่ำกว่าประเทศอินโดนีเซีย ในขณะที่ข้อมูลระบุว่าประเทศนิวซีแลนด์ควรอยู่ในอันดับที่ดีกว่าประเทศไทย แต่อันดับของประเทศไทยนั้นกลับดีกว่าประเทศอินโดนีเซีย แสดงถึงความไม่สอดคล้องของการจัดอันดับ (สำหรับผลในตาราง 5.9 – 5.10 และ 5.12 – 5.13 ได้ใช้ผลจากการศึกษาในโครงการฯ ช่วยในการตัดสินใจในการจัดอันดับร่วมด้วย)

ตารางที่ 5.11: คะแนน Outranking ของ 19 ประเทศ

	Country	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Singapore	Indonesia	Malaysia	Philippines	Vietnam	Cambodia	Laos	Myanmar	Thailand	Australia
1	Singapore	0	11	5	8	10	8	10	9	6	7
2	Indonesia	5	0	4	10	12	10	13	13	5	6
3	Malaysia	11	13	0	12	11	11	13	14	7	8
4	Philippines	8	7	5	0	10	10	12	12	7	5
5	Vietnam	6	5	6	7	0	9	12	13	3	6
6	Cambodia	8	7	6	7	8	0	9	13	3	5
7	Laos	6	4	4	5	5	8	0	11	1	5
8	Myanmar	7	4	3	5	4	4	6	0	1	4
9	Thailand	10	12	10	10	14	14	16	16	0	9
10	Australia	9	11	9	12	11	12	12	13	8	0
11	Canada	12	13	13	14	13	14	15	14	12	12
12	Chile	9	10	8	11	11	13	14	13	9	6
13	China	8	11	7	11	11	10	11	12	10	8
14	India	8	10	7	9	10	11	11	12	7	6
15	Japan	14	14	15	16	16	15	15	16	15	13
16	South Korea	10	11	11	11	13	13	14	14	10	9
17	Mexico	9	8	7	11	10	10	11	13	8	7
18	New Zealand	11	8	8	10	10	12	13	14	9	9
19	United States	10	11	10	11	11	11	11	11	11	9

ตารางที่ 5.11: คะแนน Outranking ของ 19 ประเทศ (ต่อ)

	Country	11	12	13	14	15	16	17	18	19
		Canada	Chile	China	India	Japan	South Korea	Mexico	New Zealand	United States
1	Singapore	4	7	8	8	2	6	7	5	6
2	Indonesia	4	7	6	7	3	6	9	9	6
3	Malaysia	4	9	10	10	2	6	10	9	7
4	Philippines	3	6	6	8	1	6	6	7	6
5	Vietnam	4	6	6	7	1	4	7	7	6
6	Cambodia	3	4	7	6	2	4	7	5	6
7	Laos	2	3	6	6	2	3	6	4	6
8	Myanmar	3	4	5	5	1	3	4	3	6
9	Thailand	5	8	7	10	2	7	9	8	6
10	Australia	5	11	9	11	4	8	10	8	8
11	Canada	0	10	10	12	4	10	12	8	9
12	Chile	7	0	7	8	1	5	8	6	6
13	China	7	10	0	13	7	8	11	8	7
14	India	5	9	4	0	5	6	9	5	6
15	Japan	13	16	10	12	0	12	13	10	9
16	South Korea	7	12	9	11	5	0	10	10	6
17	Mexico	5	9	6	8	4	7	0	6	6
18	New Zealand	9	11	9	12	7	7	11	0	8
19	United States	8	11	10	11	8	11	11	9	0

ตารางที่ 5.12: อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Condorcet Approach

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	ญี่ปุ่น	11	อินเดีย
2	อเมริกา	12	อินโดนีเซีย
3	แคนาดา	13	นิวซีแลนด์
4	เกาหลีใต้	14	เม็กซิโก
5	ไทย	15	ฟิลิปปินส์
6	ออสเตรเลีย	16	เวียดนาม
7	มาเลเซีย	17	กัมพูชา
8	ชิลี	18	ลาว
9	สิงคโปร์	19	พม่า
10	จีน		

ตารางที่ 5.13: อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนด้วยวิธี Condorcet Approach (ไม่รวมบรูไน)

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	ไทย	6	ฟิลิปปินส์
2	มาเลเซีย	7	เวียดนาม
3	สิงคโปร์	8	กัมพูชา
4	จีน	9	ลาว
5	อินโดนีเซีย	10	พม่า

5.4 ผลการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธี Borda's Scoring Rule

ในส่วนนี้จะอธิบายผลของการจัดอันดับโอกาสความน่าลงทุนด้วยวิธี Borda's Scoring Rule โดยในการวิเคราะห์จะแบ่งเป็น 2 กรณีเช่นเดียวกับการวิเคราะห์ในส่วนที่ 5.3 กล่าวคือ ส่วนที่ 1 จะใช้ข้อมูลจำนวน 13 ค่าแรกในตารางที่ 5.4 ของทั้ง 21 ประเทศมาทำการวิเคราะห์ และ ในส่วนที่ 2 จะเป็นกรณีการวิเคราะห์ด้วยข้อมูลทั้ง 17 ค่าในตารางที่ 5.4 แต่จำนวนประเทศที่ร่วมในการคำนวณจะลดเหลือเพียง 19 ประเทศเนื่องจากข้อมูลในอันดับที่ 14 – 17 ในตารางที่ 5.4 จะขาดข้อมูลของประเทศเปรู และบรูไน สำหรับผลการเรียงอันดับด้วยวิธีการของ Borda's Scoring Rule ทั้ง 2 กรณีแสดงในหัวข้อที่ 5.4.1 และ 5.4.2 ตามลำดับ

5.4.1 กรณีที่ 1 ผลการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 21 ประเทศ

สำหรับวิธีการจัดเรียงอันดับด้วยวิธีการ Borda's Scoring Rule เริ่มจากการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้ง 13 ค่า (ตามตารางที่ 5.4) ของทั้ง 21 ประเทศ จากนั้นทำการจัดอันดับ โดยกำหนดคะแนนสำหรับประเทศต่างๆ กล่าว คือ ถ้าจำนวนประเทศที่ต้องการจัดอันดับมีทั้งหมด N ประเทศ (ในที่นี้ก็คือ 21 ประเทศ) ประเทศที่ได้อันดับสุดท้ายในชุดของตัวชี้วัดนั้นๆ จะได้รับคะแนนเป็น 0 ส่วนอันดับรองสุดท้าย ($N - 1$) (อันดับ 20) ได้ 1 คะแนน ขณะที่อันดับต่อมา จะได้คะแนนเพิ่มขึ้นทีละหนึ่งคะแนนตามลำดับ (อาทิ อันดับที่ $N - 2$ (อันดับ 19) ได้ 2 คะแนน, อันดับที่ $N - 3$ (อันดับ 18) ได้ 3 คะแนน

เป็นต้น เรื่อยไปจนถึง อันดับที่ดีที่สุดจะมีคะแนนเท่ากับ $N - 1$) ซึ่งในที่นี้คือ 20 คะแนน จากนั้น นำคะแนนที่ได้ไปใส่ใน เมทริกซ์ความถี่ของการเกิดขึ้น (Frequency matrix) ดังแสดงในตารางที่ 5.14

ประเทศที่ได้ผลรวมของคะแนนสูงที่สุดก็จะมีอันดับความน่าลงทุนเป็นอันดับที่ 1 ลดหลั่นกันไปตามลำดับซึ่งในที่นี้ จากทั้งหมด 21 ประเทศ จากผลการวิเคราะห์พบว่า 5 อันดับแรกของประเทศที่น่าลงทุนนั้นไม่มีประเทศในกลุ่มอาเซียนรวมอยู่เลย แต่เมื่อพิจารณาใน 10 อันดับแรกนั้น พบว่า มีประเทศในกลุ่ม AEC ที่ติดอยู่ใน 10 อันดับแรก จำนวน 4 ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย ไทย สิงคโปร์และอินโดนีเซียที่มีโอกาสความน่าลงทุนสูง นอกจากนี้ ในส่วนของ 2 อันดับสุดท้ายจากท้ายตาราง ก็ เป็นประเทศกลุ่มในกลุ่มอาเซียนเช่นกันเช่นเดียวกัน ซึ่งได้แก่ ลาว และพม่า

ผลการวิเคราะห์ค่าคะแนน Borda จากตารางที่ 5.14 ซึ่งได้ข้อสรุปตามตารางที่ 5.15 พบว่า ประเทศที่ได้อันดับที่ 1 ในการจัดลำดับความน่าลงทุน คือประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีคะแนนรวมสูงสุดที่ 204 คะแนน ซึ่งเป็นผลมาจาก ค่าข้อมูลของประเทศ ญี่ปุ่นมีความถี่ของการถูกจัดอยู่ในอันดับ 1 – 5 มากถึง 10 ค่า จาก 13 ค่า ในขณะที่อันดับที่ 2 ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ คะแนนรวม 185 คะแนน ซึ่งพบว่าความถี่ของการที่ประเทศถูกจัดอยู่ในอันดับ 1 – 5 มีมากถึง 8 ค่าจาก 13 ค่า และ อันดับที่ 3 ได้แก่ ประเทศจีน ซึ่งมีคะแนนรวมที่ 179 โดยมีความถี่ของการถูกจัดอยู่ในอันดับ 1 – 5 อยู่ถึง 6 ค่าจาก 13 ค่า นอกจากนี้ เมื่อพิจารณากลุ่มประเทศ AEC พบว่าประเทศที่ได้อันดับที่ 1 คือ ประเทศมาเลเซีย (161 คะแนน) อันดับ 2 ประเทศไทย (154 คะแนน) และอันดับที่ 3 คือ ประเทศสิงคโปร์ (137 คะแนน)

สำหรับผลการจัดลำดับเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน และจีน แสดงในตารางที่ 5.16 พบว่าจีนเป็นประเทศที่น่าลงทุนที่สุดเนื่องด้วยศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ และปัจจัยหลายอย่างที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจ อันดับที่ 2 คือ ประเทศมาเลเซีย ซึ่งถึงแม้โครงสร้างพื้นฐานไม่ได้อยู่ในระดับที่ดีมากนัก แต่มีปัจจัยทางเศรษฐกิจและปัจจัยหลายอย่างที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจที่ดีถูกจัดอยู่ในอันดับที่ค่อนข้างดี ส่วนประเทศที่อยู่ในลำดับ 3 คือประเทศไทย ซึ่งจะได้คะแนนน้อยกว่าประเทศอื่นข้างต้น เนื่องจาก ประเทศได้รับการจัดอันดับในส่วนปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจที่ต่ำกว่าประเทศจีน และมาเลเซีย

ตารางที่ 5.15: อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 21 ประเทศ ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	ญี่ปุ่น	12	เม็กซิโก
2	สหรัฐอเมริกา	13	นิวซีแลนด์
3	จีน	14	ฟิลิปปินส์
4	แคนาดา	15	ชิลี
5	เกาหลีใต้	16	อินเดีย
6	มาเลเซีย	17	เวียดนาม
7	ออสเตรเลีย	18	กัมพูชา
8	ไทย	19	เปรู
9	สิงคโปร์	20	ลาว
10	อินโดนีเซีย	21	พม่า
11	บรูไน		

ตารางที่ 5.16: อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนด้วยวิธี Borda's Scoring Rule

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	จีน	7	ฟิลิปปินส์
2	มาเลเซีย	8	เวียดนาม
3	ไทย	9	กัมพูชา
4	สิงคโปร์	10	ลาว
5	อินโดนีเซีย	11	พม่า
6	บรูไน		

5.4.2 กรณีที่ 2 ผลการจัดเรียงอันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ (ยกเว้นประเทศเปรู และบรูไน)

วิธีการจัดเรียงอันดับเริ่มด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้ง 17 ค่า ของ 19 ประเทศ จากนั้นทำการจัดอันดับ โดยกำหนดคะแนนสำหรับประเทศต่างๆ เช่นเดียวกับในส่วนของ 5.4.1 กล่าวคือ ถ้าจำนวนประเทศที่ต้องการจัดอันดับมีทั้งหมด N ประเทศ (ในที่นี้ก็คือ 19 ประเทศ) ประเทศที่ได้อันดับสุดท้ายในชุดของตัวชี้วัดนั้นๆ จะได้รับคะแนนเป็น 0 ส่วนอันดับรองสุดท้าย ($N - 1$) (อันดับ 18) ได้ 1 คะแนน ขณะที่อันดับต่อมา จะได้คะแนนเพิ่มขึ้นทีละหนึ่งคะแนนตามลำดับ (อาทิ อันดับที่ $N - 2$ (อันดับ 17) ได้ 2 คะแนน, อันดับที่ $N - 3$ (อันดับ 16) ได้ 3 คะแนน เป็นต้น เรื่อยไปจนถึง อันดับที่ดีที่สุดจะมีคะแนนเท่ากับ $N - 1$) ซึ่งในที่นี้คือ 18 คะแนน จากนั้น นำคะแนนที่ได้ไปใส่ในเมทริกซ์ความถี่ของการเกิดขึ้น (Frequency matrix) ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้แสดงในตารางที่ 5.17

ประเทศที่ได้ผลรวมของคะแนนสูงที่สุดก็จะมีอันดับความน่าลงทุนเป็นอันดับที่ 1 ลดหลั่นกันไปตามลำดับซึ่งในที่นี้ จากทั้งหมด 19 ประเทศ โดย 5 อันดับแรกของประเทศที่นำลงทุนนั้นมีประเทศในกลุ่มอาเซียนรวมอยู่ด้วยหนึ่งประเทศ คือ ประเทศไทยซึ่งอยู่ในอันดับที่ 4 และเป็นอันดับเดียวกับประเทศแคนาดา นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาใน 10 อันดับแรก พบว่า มีประเทศในกลุ่มอาเซียนติดอยู่ในลำดับ 1 – 10 อีก 2 ประเทศ ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย และ สิงคโปร์ที่มีโอกาสความน่าลงทุนสูง ขณะที่ 2 อันดับสุดท้ายของประเทศนำลงทุน เป็นประเทศในกลุ่มอาเซียนเช่นเดียวกัน ซึ่งได้แก่ ลาว และ พม่า

จากผลการวิเคราะห์ตามตารางที่ 5.17 ซึ่งได้ข้อสรุปตามตารางที่ 5.18 พบว่าประเทศที่มีความน่าลงทุนเป็นอันดับที่ 1 คือประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีคะแนนรวมสูงสุดอยู่ที่ 248 คะแนน โดยมีสาเหตุมาจากการที่ประเทศญี่ปุ่นมีความถี่ของการถูกจัดอยู่ในอันดับ 1 – 5 มากถึง 13 ค่า จาก 17 ค่าของข้อมูล ในขณะที่อันดับที่ 2 ได้แก่ ประเทศเกาหลีใต้ โดยมีคะแนนรวมอยู่ที่ 208 คะแนน โดยมีสาเหตุมาจากความถี่ของประเทศซึ่งถูกจัดให้อยู่ในอันดับ 1 – 5 มีมากถึง 8 ค่าจาก 17 ค่าของข้อมูล และค่าที่เหลือก็ถูกจัดอยู่ในอันดับไม่แน่นอน สำหรับอันดับ 3 ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้คะแนนรวมที่ 205 คะแนน โดยประเทศมีความถี่ของการถูกจัดอยู่ในอันดับ 1 – 5 อยู่มากถึง 10 ค่าจาก 17 ค่าของข้อมูล ในส่วนของกลุ่มประเทศ AEC พบว่าประเทศที่ได้อันดับที่ 1 คือ ประเทศไทย (202 คะแนน) อันดับ 2 ประเทศมาเลเซีย (197 คะแนน) อันดับ 3 คือ ประเทศสิงคโปร์ (182 คะแนน)

สำหรับผลการจัดอันดับ เมื่อพิจารณาเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียนและจีน แสดงในตารางที่ 5.19 พบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอันดับความน่าลงทุนสูงที่สุดถึงแม้ศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ และปัจจัยหลายอย่างที่เอื้อต่อการทำธุรกิจอยู่ในระดับปานกลางแต่ในส่วนของขั้นตอนทางศุลกากรนั้นไทยถูกจัดอยู่ในอันดับที่ดีมาก ส่วนอันดับที่ 2 ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย ซึ่งถึงแม้โครงสร้างพื้นฐานไม่ได้อยู่ในระดับที่ดีมากนัก แต่มีปัจจัยทางเศรษฐกิจและปัจจัยหลายอย่างที่เอื้อต่อการทำธุรกิจที่ดีจึงถูกจัดอยู่ในอันดับที่ค่อนข้างดี แต่มาเลเซียมีข้อบกพร่องในส่วนของขั้นตอนทางศุลกากรโดยเฉพาะมูลค่า % of shipments meeting quality criteria สำหรับประเทศที่อยู่ในอันดับสาม ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งได้คะแนนน้อยกว่าไทย และมาเลเซีย เนื่องจากอันดับในส่วนของปัจจัยที่เอื้อต่อการทำธุรกิจอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าไทย และมาเลเซีย

ตารางที่ 5.18: อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	ญี่ปุ่น	11	ชิลี
2	เกาหลีใต้	12	เม็กซิโก
3	สหรัฐอเมริกา	13	ฟิลิปปินส์, อินโดนีเซีย
4	แคนาดา, ไทย	15	เวียดนาม
6	มาเลเซีย	16	กัมพูชา
7	ออสเตรเลีย	17	อินเดีย
8	สิงคโปร์	18	ลาว
9	จีน	19	พม่า
10	นิวซีแลนด์		

ตารางที่ 5.19: อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	ไทย	7	เวียดนาม
2	มาเลเซีย	8	กัมพูชา
3	สิงคโปร์	9	ลาว
4	จีน	10	พม่า
5	ฟิลิปปินส์, อินโดนีเซีย		

5.4.3 สภาวะแวดล้อมของแต่ละประเทศต่อการจัดอันดับความน่าลงทุน

นอกเหนือจากปัจจัยทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และเศรษฐกิจแล้ว คณะผู้วิจัยมีความเห็นว่า สภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง⁶ ของแต่ละประเทศยังส่งผลต่ออันดับความน่าลงทุนในภูมิภาคอาเซียน ดังนั้นในส่วนนี้จะนำเสนอข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางสังคมและการเมืองของแต่ละประเทศที่นำมาใช้ในการศึกษา และนำเสนอผลการจัดอันดับความน่าลงทุน ทั้งในกรณีที่พิจารณาเฉพาะด้านสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง (แสดงในส่วนที่ 5.4.3.1) และการพิจารณาปัจจัยเหล่านี้ควบคู่ไปกับปัจจัยที่นำมาพิจารณาเบื้องต้นตามตารางที่ 5.4 (แสดงในส่วนที่ 5.4.3.2)⁷

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมที่ใช้ในการวิเคราะห์อันดับความน่าลงทุนด้านสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ประกอบไปด้วยข้อมูลทั้งหมด 15 ค่า ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 5.20 (ข้อมูลของแต่ละประเทศแสดงในภาคผนวก ก3)

5.4.3.1 ผลการจัดอันดับความน่าลงทุน กรณีพิจารณาเฉพาะสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง

สำหรับผลการจัดอันดับความน่าลงทุนด้วยวิธีการของ Borda Scoring's Rule (เฉพาะข้อมูลในตารางที่ 5.20) จากข้อมูลประเทศทั้งหมดจำนวน 19 ประเทศ แสดงในตารางที่ 5.21 – 5.23 ซึ่งพบว่า เมื่อพิจารณาเฉพาะปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีอันดับความน่าลงทุนสูงสุดในบรรดาประเทศทั้งหมดที่รวมอยู่ในการวิเคราะห์ โดยมีคะแนนรวมสูงสุดอยู่ที่ 247 คะแนน รองลงมาคือ นิวซีแลนด์ และสหรัฐอเมริกา ด้วยคะแนน 244 และ 212 คะแนน ตามลำดับ นอกจากนี้ ใน 10 อันดับแรก มีประเทศในภูมิภาคอาเซียนที่ติดอันดับอยู่ถึง 3 ประเทศ ซึ่งได้แก่ สิงคโปร์ (อันดับ 1) มาเลเซีย (อันดับ 7) และไทย (อันดับที่ 10) สำหรับประเทศที่มีลำดับความน่าลงทุนเป็นสามอันดับสุดท้ายทั้งหมดเป็นประเทศสมาชิกของ AEC ซึ่งได้แก่ ฟิลิปปินส์ ลาว กัมพูชา และ พม่า ซึ่งจะเห็นได้ว่าสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองในประเทศเหล่านี้ ขาดเสถียรภาพ อาทิ มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลบ่อยครั้ง ความไม่ชัดเจนของกฎระเบียบ ทำให้มีความยุ่งยากในการลงทุน รวมทั้ง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ลงทุน ที่ไม่ได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาล

สำหรับอันดับความน่าลงทุนในภูมิภาคอาเซียน และจีน เมื่อพิจารณาเฉพาะปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง พบว่า จีน ถูกจัดลำดับเป็นอันดับที่ 4 ในภูมิภาครองจากสิงคโปร์ มาเลเซีย และไทย แต่มีอันดับที่สูงกว่าเวียดนาม

⁶ ในกรณีนี้ส่วนใหญ่ ตัวแปรจะเป็นตัวแปรเชิงคุณภาพที่สะท้อนให้เห็นถึงสภาพแวดล้อมในด้านต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อสภาพการลงทุนของประเทศโดยรวม

⁷ สำหรับเทคนิคการจัดลำดับที่เลือกใช้ในส่วนนี้จะใช้วิธีการของ Borda's Scoring Rule ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาข้อสรุปที่ไม่สอดคล้องกันเกิดจากวิธีการของ Condorcet ดังที่ได้เคยกล่าวไว้แล้วในส่วนที่ 5.3

ตารางที่ 5.20: ข้อมูลที่ใช้วิเคราะห์ด้านสถานะแวดล้อมทางสังคมและการเมือง

ที่	ข้อมูล/ดัชนี	หน่วย	แหล่งข้อมูล	รายละเอียด	เหตุผลของการเลือก
1	Political Stability and Absence of Violence	-2.5 - 2.5	MCC (Millennium Challenge Corporation)	ความมั่นคงทางการเมืองและความรุนแรงในประเทศ	ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนถึงระดับความมั่นคงทางการเมือง ที่อาจได้รับผลกระทบจากความรุนแรงภายในประเทศ และการก่อการร้าย ที่ส่งผลต่อความเสียหายในการลงทุนของประเทศ
2	Government Effectiveness	-2.5 - 2.5	MCC (Millennium Challenge Corporation)	ความมีประสิทธิภาพของรัฐบาล ซึ่งสะท้อนถึงคุณภาพการบริการของภาครัฐ	คุณภาพการบริการของภาครัฐแสดงถึงความพร้อมในการให้บริการกับนักลงทุน การประสานงาน ติดต่о การดำเนินงานด้านเอกสาร และการขออนุญาตในการลงทุน เป็นต้น
3	Regulatory Quality	-2.5 - 2.5	MCC (Millennium Challenge Corporation)	ความสามารถของรัฐบาลในการออกนโยบายและนํานโยบายไปใช้เพื่อสนับสนุนการพัฒนาภาคเอกชน	ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนถึงความสามารถของภาครัฐรู้ต่อการกำหนดและนํานโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งส่งผลต่อความเชื่อมั่นของผู้ลงทุน ต่อนโยบายการพัฒนาภาคเอกชนของภาครัฐ และเป็นผลดีต่อการลงทุน
4	Rule of Law	-2.5 - 2.5	MCC (Millennium Challenge Corporation)	การบังคับใช้กฎหมายต่างๆ เช่น กระมสิทธิ์ในทรัพย์สิน การดำเนินตามสัญญา อาชญากรรม และความรุนแรงต่างๆ	ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนถึงความเชื่อมั่นในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมีผลต่อความเชื่อมั่นในการลงทุนของประเทศนั้นๆ
5	Control of Corruption	-2.5 - 2.5	MCC (Millennium Challenge Corporation)	การควบคุมการคอร์รัปชัน	ข้อมูลดังกล่าวแสดงถึงอำนาจของภาครัฐต่อการควบคุมการคอร์รัปชัน ซึ่งแสดงถึงธรรมาภิบาลของภาครัฐ
6	Ease of Doing Business Index	Ranking Index 1 - 185	World Bank	Ease of Doing Business Index ซึ่งประกอบด้วยดัชนีย่อยจำนวน 10 ดัชนี ได้แก่ (1) Starting a Business	ดัชนีที่สะท้อนให้เห็นถึงสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่เอื้อต่อการลงทุน อาทิ ความง่ายในการประกอบธุรกิจในพื้นที่ ความยุ่งยากของกฎระเบียบ ระดับการปกป้องทรัพย์สิน

ที่	ข้อมูล/ดัชนี	หน่วย	แหล่งข้อมูล	รายละเอียด	เหตุผลของการเลือก
				(2) Dealing with Construction Permit (3) Getting Electricity (4) Registering Property (5) Getting Credit (6) Protecting Investors (7) Paying Taxes (8) Trading Across Borders (9) Enforcing Contracts (10) Resolving Insolvency	ทางปัญญา ฯลฯ

ตารางที่ 5.22: อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule พิจารณาเฉพาะข้อมูลในตารางที่ 5.20

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	สิงคโปร์	11	เม็กซิโก
2	นิวซีแลนด์	12	จีน
3	สหรัฐอเมริกา	13	เวียดนาม
4	เกาหลีใต้ และแคนาดา	14	อินเดีย
6	ออสเตรเลีย	15	อินโดนีเซีย
7	มาเลเซีย	16	ฟิลิปปินส์ และกัมพูชา
8	ญี่ปุ่น	18	ลาว
9	ชิลี	19	พม่า
10	ไทย		

ตารางที่ 5.23: อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน (ไม่รวมบรูไนกับเปรู) ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule พิจารณาเฉพาะข้อมูลในตารางที่ 5.20

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	สิงคโปร์	6	อินโดนีเซีย
2	มาเลเซีย	7	ฟิลิปปินส์ และกัมพูชา
3	ไทย	8	ลาว
4	จีน	9	พม่า
5	เวียดนาม		

5.4.3.2 ผลการจัดอันดับความน่าลงทุนในภาพรวม

จากการวิเคราะห์อันดับความน่าลงทุนโดยพิจารณาจาก ปัจจัยทางโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ และสภาวะแวดล้อมทางสังคมและการเมือง ด้วยวิธี Borda's Scoring Rule โดยใช้ข้อมูลทั้งหมดจากตารางที่ 5.4 และ 5.20 แสดงในตารางที่ 5.21 – 5.23

จากผลการศึกษา แสดงให้เห็นว่าประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีความน่าลงทุนที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน รองลงมาคือ มาเลเซีย และไทย ซึ่งประเทศเหล่านี้ถือว่าเป็นกลุ่มประเทศที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในอาเซียน สะท้อนถึงผลความสามารถในการแข่งขันต่ออันดับความน่าลงทุน ในขณะที่ตลาดที่ใหญ่ที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียนคือ ประเทศอินโดนีเซียอยู่ในอันดับที่ 6 และตลาดที่เล็กที่สุดของกลุ่มประเทศอาเซียน คือ ลาว อยู่ในอันดับที่ 9 และพม่าอยู่ในอันดับสุดท้าย เมื่อพิจารณาประเทศจีน ซึ่งเป็นประเทศที่เป็นตลาดใหญ่และมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงจะเห็นว่า จีนถูกจัดอันดับอยู่ในอันดับที่ 4 เมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศอาเซียน

ตารางที่ 5.25: อันดับโอกาสความน่าลงทุนใน 19 ประเทศ โดยใช้ข้อมูลตามตารางที่ 5.4 และ 5.20

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	สิงคโปร์	11	จีน
2	ญี่ปุ่น	12	เม็กซิโก
3	อเมริกา	13	เวียดนาม
4	เกาหลีใต้	14	อินโดนีเซีย
5	นิวซีแลนด์	15	ฟิลิปปินส์
6	แคนาดา	16	กัมพูชา
7	ออสเตรเลีย	17	อินเดีย
8	มาเลเซีย	18	ลาว
9	ไทย	19	พม่า
10	ชิลี		

ตารางที่ 5.26: อันดับโอกาสความน่าลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนและจีน (ขาดบรูไน) โดยใช้ข้อมูลตามตารางที่ 5.4 และ 5.20

อันดับ	ประเทศ	อันดับ	ประเทศ
1	สิงคโปร์	6	อินโดนีเซีย
2	มาเลเซีย	7	ฟิลิปปินส์
3	ไทย	8	กัมพูชา
4	จีน	9	ลาว
5	เวียดนาม	10	พม่า

5.5 การอภิปรายผลการวัดประสิทธิภาพ และการจัดโอกาสความน่าลงทุนทางด้านโลจิสติกส์

ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและโอกาสการลงทุนด้านโลจิสติกส์ด้วยวิธีการ DEA, Borda's Scoring Rule และ Condorcet Approach พบว่าการจัดอันดับศักยภาพการลงทุนด้านโลจิสติกส์มีความแตกต่างกันในแต่ละวิธีดังแสดงในตารางที่ 5.24 ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งของการสรุปผลคณะผู้วิจัยขออนุญาตว่า “ศักยภาพการลงทุน” ดังต่อไปนี้

คณะผู้วิจัยมีความเห็นว่า “ศักยภาพของการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์” ควรจะพิจารณาทั้งในส่วนของ “ประสิทธิภาพการลงทุน” ซึ่งถูกวัดด้วยค่าคะแนนประสิทธิภาพเชิงเทคนิคที่คำนวณได้จากวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลโอบล้อม (DEA) และ “โอกาสความเหมาะสมของการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์” ซึ่งวัดด้วยค่าคะแนน Borda หรือ Condorcet

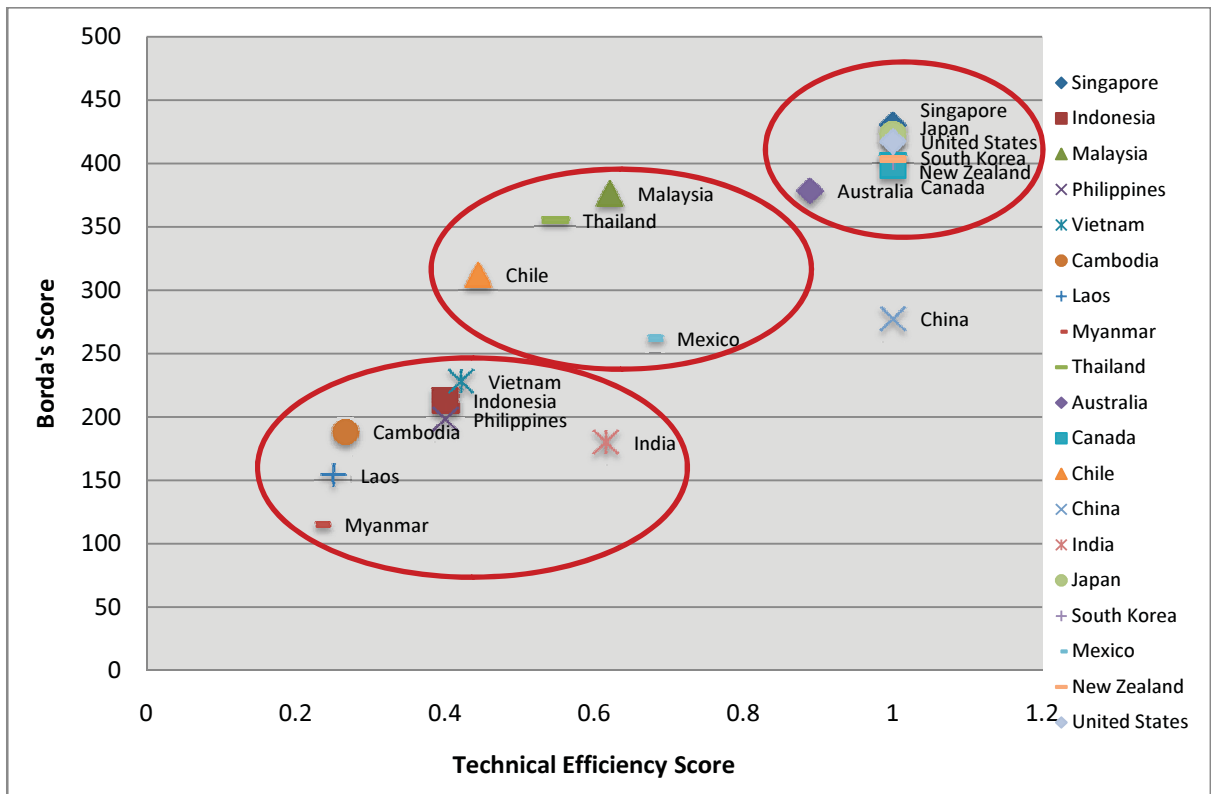
ตารางที่ 5.27: ผลการจัดอันดับประสิทธิภาพ และคะแนนโอกาสในการลงทุนของอาเซียน และจีนด้วยวิธีการศึกษากรณีต่างๆ

วิธีการ	DEA	Borda's Scoring Rule	Borda's Scoring Rule	Borda's Scoring Rule	Borda's Scoring Rule	Condorcet Approach	Condorcet Approach
จำนวนประเทศ	19	21	19	19	19	21	19
จำนวนข้อมูล	5	13	17	15	32	13	17
ผลการจัดลำดับ							
1	สิงคโปร์	จีน	ไทย	สิงคโปร์	สิงคโปร์	จีน	ไทย
2	จีน	มาเลเซีย	มาเลเซีย	มาเลเซีย	มาเลเซีย	ไทย	มาเลเซีย
3	มาเลเซีย	ไทย	สิงคโปร์	ไทย	ไทย	มาเลเซีย	สิงคโปร์
4	ไทย	สิงคโปร์	จีน	จีน	จีน	สิงคโปร์	จีน
5	เวียดนาม	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์, อินโดนีเซีย	เวียดนาม	เวียดนาม	บรูไน	อินโดนีเซีย
6	อินโดนีเซีย	บรูไน	เวียดนาม	อินโดนีเซีย	อินโดนีเซีย	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์
7	ฟิลิปปินส์	ฟิลิปปินส์	กัมพูชา	ฟิลิปปินส์ และกัมพูชา	ฟิลิปปินส์	ฟิลิปปินส์	เวียดนาม
8	กัมพูชา	เวียดนาม	ลาว	ลาว	กัมพูชา	เวียดนาม	กัมพูชา
9	ลาว	กัมพูชา	พม่า	พม่า	ลาว	กัมพูชา	ลาว
10	พม่า	ลาว			พม่า	ลาว	พม่า
11		พม่า				พม่า	

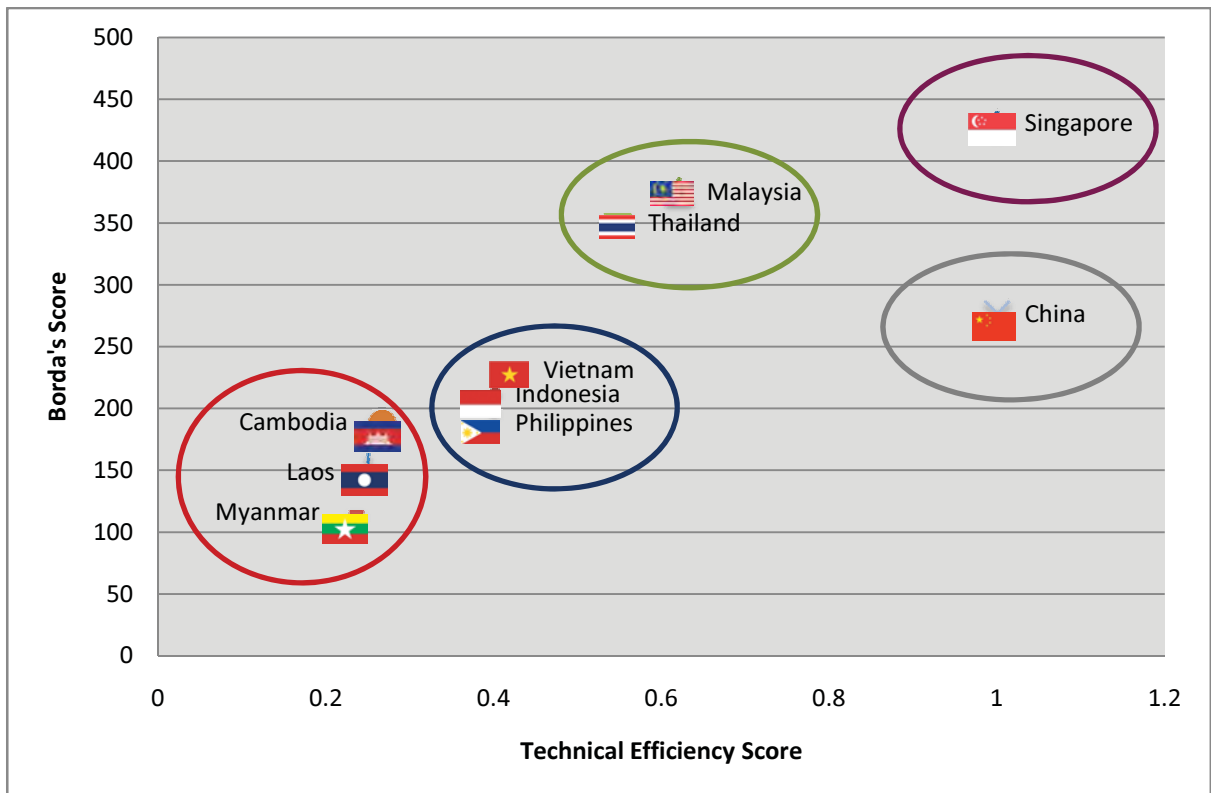
อย่างไรก็ตาม การที่ประเทศมีค่าคะแนนประสิทธิภาพ หรือ ค่าคะแนนการวัดโอกาสการลงทุนอยู่ในเกณฑ์ต่ำ ไม่ได้หมายความว่า ประเทศดังกล่าวไม่มีศักยภาพในการลงทุนด้านโลจิสติกส์ แต่มุมมองของศักยภาพในกรณีนี้ จะมีความแตกต่างกันไปในแต่ละกรณี ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่ประเทศมีค่าคะแนนประสิทธิภาพ และมีค่าคะแนนโอกาสการวัดโอกาสการลงทุนต่ำ การลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ในประเทศเหล่านี้ควรจะมุ่งเน้นไปที่การลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งการพัฒนาเพื่อลดเวลาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการตรวจสอบทางด้านศุลกากร ฯลฯ ขณะที่ค่าคะแนนประสิทธิภาพที่สูง ประกอบกับค่าคะแนนการวัดโอกาสของการลงทุนที่สูงสะท้อนให้เห็นว่าประเทศเหล่านี้ มีภาวะการแข่งขันสูงในอุตสาหกรรม รวมไปถึงการมีขนาดตลาด และโครงข่ายการค้าที่ใหญ่ ดังนั้นศักยภาพการลงทุนในประเทศเหล่านี้ น่าจะมุ่งประเด็นไปที่การเข้าไปใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้ว หรือใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อกระจายสินค้าไปยังประเทศที่สาม เนื่องจาก ความสะดวกรวดเร็ว และการมีต้นทุนต่ำในการกระจายสินค้า เนื่องจากตลาดมีการแข่งขันสูง เป็นต้น

สำหรับการวิเคราะห์ผลการคำนวณด้วยวิธีการ DEA และการจัดลำดับ คณะผู้วิจัยจะพิจารณาเฉพาะค่าคะแนนประสิทธิภาพจาก DEA และการคำนวณค่าคะแนนในกรณีของ Borda's Scoring Rule เท่านั้น ด้วยเหตุผลที่ว่า เป็นการวิเคราะห์ผลสองทางตามคำนิยามของคำว่า “ศักยภาพในการลงทุน” ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น อย่างไรก็ตาม สำหรับเหตุผลของการไม่นำเอาผลการเรียงลำดับโอกาสความน่าลงทุนกรณีของ Condorcet Approach เข้ามาร่วมในการคำนวณด้วย เนื่องจาก ผลของการจัดลำดับด้วยวิธีการดังกล่าวมีข้อเสียในเรื่องของคุณสมบัติการถ่ายทอด (Lack of Transitivity Characteristic) ซึ่งทำให้ผลลัพธ์ที่ได้ขาดความสอดคล้อง (Inconsistent Results) ดังกรณีของประเทศนิวซีแลนด์ที่ได้กล่าวไว้ในส่วนที่ 5.3

ผลการวิเคราะห์พบว่า ค่าคะแนนประสิทธิภาพจากวิธีการของ DEA และ ค่าคะแนนการจัดอันดับด้วยวิธีการของ Borda มีสหสัมพันธ์กันในเชิงบวก และมีค่าที่ค่อนข้างสูง (ค่าสหสัมพันธ์ของค่าคะแนนทั้งสองมีค่าเท่ากับ 0.848224422) กล่าวคือ ประเทศที่มีระดับประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์สูง (จากการประเมินด้วยวิธีการ DEA) จะเป็นประเทศที่มีค่าคะแนนความน่าลงทุนทางด้านโลจิสติกส์สูงควบคู่กันไปด้วย (ตามการประเมินด้วยวิธีการจัดอันดับของ Borda's Scoring Rule) นอกจากนี้ จากผลการศึกษาดังกล่าว คณะผู้วิจัยได้ทำการจัดกลุ่มประเทศอาเซียนที่มีศักยภาพใกล้เคียงกันในการลงทุนทางด้านโลจิสติกส์ (แสดงตามแผนภาพที่ 5.2 และ 5.3) ดังนี้



แผนภาพที่ 5.2: การจัดกลุ่มศักยภาพการลงทุน (19 ประเทศ)



แผนภาพที่ 5.3: การจัดกลุ่มศักยภาพการลงทุนในอาเซียน (9 ประเทศ)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศอาเซียนอีก 9 ประเทศ พบว่า

- **กลุ่มที่ 1:** กลุ่มประสิทธิภาพสูง – โอกาสความน่าลงทุนสูง (High Efficiency – High Opportunity) ประกอบด้วย สิงคโปร์

ทางด้านประสิทธิภาพ พบว่าประเทศสิงคโปร์มีการผลิตอยู่บนขอบเขตประสิทธิภาพ และมีขนาดของการผลิตที่เหมาะสม (ค่าคะแนนประสิทธิภาพเชิงเทคนิค และคะแนนประสิทธิภาพขนาด = 1) จากการประเมินปัจจัยการผลิต และผลผลิตข้างต้น

ในส่วนของคะแนนโอกาสการลงทุน พบว่ามีความพร้อมทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความโดดเด่นทางด้านสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง การว่างงานต่ำ รวมทั้งการมีเสถียรภาพทั้งภายใน และภายนอกประเทศ) รวมทั้ง ปัจจัยทางด้านสังคม อาทิ ปัญหาคอร์รัปชัน การพัฒนาทรัพยากรบุคคลอยู่ในระดับที่ดีมาก

- **กลุ่มที่ 2:** กลุ่มประสิทธิภาพปานกลาง – โอกาสความน่าลงทุนปานกลาง (Medium Efficiency – Medium Opportunity) ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน

สาธารณรัฐประชาชนจีนมีการผลิตอยู่บนขอบเขตประสิทธิภาพ และมีขนาดของการผลิตที่เหมาะสม

คะแนนโอกาสการลงทุนพบว่าถึงแม้สภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนอยู่ในระดับที่ดีแต่เมื่อประมวลผลโดยรวมยังมีปัญหาคอร์รัปชันที่ยังมีอยู่ รวมถึงระเบียบพิธีการทางด้านศุลกากรยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุงให้มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น อีกทั้งสภาพแวดล้อมยังไม่เอื้ออำนวยให้การเริ่มดำเนินธุรกิจได้อย่างรวดเร็วจึงส่งผลให้คะแนนโอกาสการลงทุนอยู่ในระดับปานกลาง

- **กลุ่มที่ 3:** กลุ่มประสิทธิภาพปานกลาง – โอกาสความน่าลงทุน สูง (Medium Efficiency – High Opportunity) ประกอบด้วย ประเทศไทย และมาเลเซีย

ในกลุ่มนี้ค่าคะแนนประสิทธิภาพอยู่ในระดับปานกลางในช่วง 0.5 – 0.6 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า ฟังก์ชันการผลิตของประเทศในกลุ่มนี้ สามารถลดระดับการใช้ปัจจัยการผลิตลงได้โดยไม่มีผลกระทบต่อปริมาณผลผลิตของประเทศ

สำหรับในส่วนของคะแนนโอกาสการลงทุน พบว่าทั้งสองประเทศมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างแข็งแกร่ง ระบบโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในเกณฑ์ดี รวมทั้งประสิทธิภาพทางด้านพิธีการศุลกากรอยู่ในเกณฑ์ดีมาก

- **กลุ่มที่ 4:** กลุ่มประสิทธิภาพต่ำ – โอกาสความน่าลงทุนปานกลาง (Low Efficiency – Medium Opportunity) ประกอบด้วย ประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม

ระดับประสิทธิภาพค่อนข้างต่ำ โดยเฉลี่ยมีค่าคะแนนประสิทธิภาพอยู่ในช่วง 0.3 – 0.5 เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน การใช้ปัจจัยแรงงานในการผลิตยังขาดประสิทธิภาพ ส่งผลให้ระดับผลผลิตค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับจำนวนปัจจัยการผลิตที่ใช้

ในส่วนคะแนนโอกาสการลงทุนอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน อัตราการว่างงาน อัตราเงินเฟ้อ และต้นทุนการกู้ยืมในประเทศเหล่านี้ค่อนข้างสูง มีปัญหาคอร์รัปชันรุนแรง และขาดการพัฒนาทรัพยากรบุคคล

- **กลุ่มที่ 5:** กลุ่มประสิทธิภาพต่ำ – โอกาสความน่าลงทุนต่ำ (Low Efficiency and Opportunity) ได้แก่ ประเทศลาว กัมพูชา และ พม่า

ทั้งระดับของประสิทธิภาพ และค่าคะแนนประสิทธิภาพการลงทุนอยู่ในระดับต่ำ อันเนื่องมาจาก ความมั่นใจของนักลงทุนทั้งในเรื่องของเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งนโยบายยังมีความไม่แน่นอน ประสิทธิภาพของแรงงานยังอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งสะท้อนให้เห็นจากค่าคะแนนประสิทธิภาพที่ค่อนข้างต่ำ

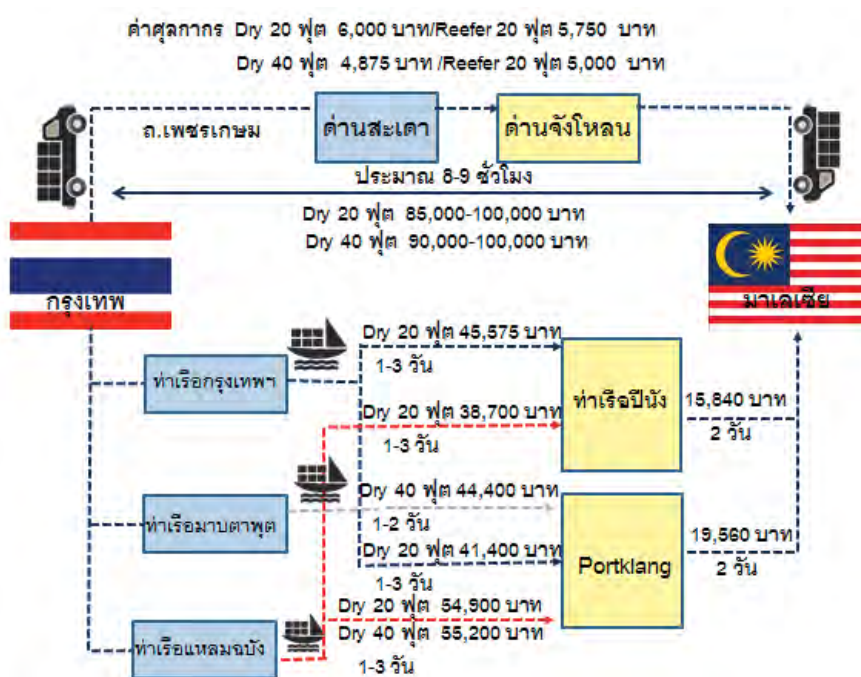
บทที่ 6

การกระจายสินค้าในประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และสาธารณรัฐประชาชนจีน

ในบทนี้เป็นการนำเสนอบทวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทางและต้นทุนการขนส่งสินค้าในแต่ละเส้นทางที่กระจายสินค้าจากประเทศไทยไปสู่ประเทศสมาชิกในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทั้ง 9 ประเทศ (ไม่นับรวมประเทศไทย) รวมถึงบทวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทาง ระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งในการกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นประเทศที่มีการนำเข้าสินค้าประเภทผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรของไทยเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะผลไม้ไทยและผลิตภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตรซึ่งเป็นที่นิยมของชาวจีน โดยทำการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศด้วยแบบสอบถามจำนวนทั้งสิ้น 300 แบบ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลที่สำคัญครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ดังนี้ ประเภทสินค้า ประเทศปลายทาง เส้นทาง ระยะเวลาในการขนส่งถึงปลายทาง ด่านที่ผ่าน ระยะเวลาในการปล่อยสินค้า ค่าพิธีการศุลกากร ค่าขนส่ง ค่าเชื้อเพลิง ค่าดำเนินการต่าง ๆ ตลอดจนประเภทและขนาดของตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งนำเสนอเป็นค่าเฉลี่ยของระยะเวลาและต้นทุนรวมเฉลี่ยในแต่ละเส้นทาง

6.1 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซีย

ศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซีย เส้นทางหลักที่ทีมวิจัยแนะนำนั้น หากเป็นสินค้าที่ต้องการกระจายหรือขนส่งในระยะเวลาที่สั้นคือ เส้นทางถนน โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งผ่านมาเลเซียคือยางพาราเพื่อส่งต่อไปยังประเทศปลายทาง โดยใช้เส้นทางถนนเพชรเกษม มุ่งหน้าสู่ด่านสะเดาจังหวัดสงขลา ผ่านแดนที่ด่านสะเดา-จังโหลน ประเทศมาเลเซีย ใช้เวลาในการขนส่งทั้งสิ้นประมาณ 8-9 ชั่วโมง มีต้นทุนในการขนส่งประมาณ 85,000-100,000 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต และ 90,000-100,000 บาทสำหรับตู้ 40 ฟุต จากนั้นส่งไปที่ท่าเรือของประเทศมาเลเซียเพื่อทำการส่งต่อไปประเทศปลายทาง ซึ่งศักยภาพการขนส่งทางถนนและระบบเชื่อมต่อโลจิสติกส์ของมาเลเซียอยู่ในระดับดีมากจึงสะดวกอย่างยิ่งสำหรับช่องทางการขนส่งทางถนน



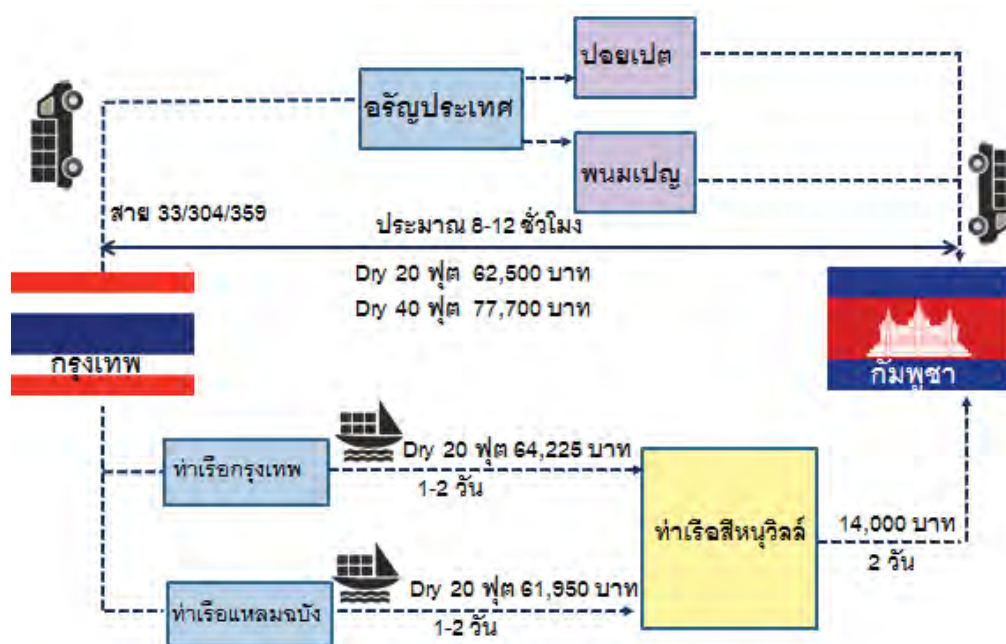
แผนภาพที่ 6.1: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซีย

ส่วนการขนส่งทางทะเลนั้นมีด้วยกัน 3 เส้นทาง เริ่มจาก ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และ ท่าเรือกรุงเทพ ไปยังท่าเรือปลายทางในประเทศมาเลเซียซึ่งมีท่าเรือหลักที่นิยมใช้กันอยู่ 2 ท่า คือ ท่าเรือปีนังและท่าเรือพอร์ตกลังใช้เวลาเดินทาง 1-3 วัน แสดงดังแผนภาพที่ 6.1 จากนั้นขนส่งต่อด้วยรถบรรทุกกระจายเข้าสู่เมืองโดยใช้เวลาประมาณ 2 วัน สินค้าก็จะถึงมือผู้บริโภค ซึ่งต้นทุนในการขนส่งทางน้ำนี้มีต้นทุนที่ต่ำกว่าทางถนนมาก หากเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการความเร่งด่วน ช่องทางนี้จะเป็นช่องทางที่เหมาะสมส่วนเส้นทางการขนส่งทางอากาศนั้นไม่ได้รับความนิยมเนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่สูง แต่อย่างไรก็ตามหากลูกค้าต้องการสินค้าเร่งด่วน และในกรณีที่ต้องส่งสินค้าตัวอย่างให้กับลูกค้าผู้ประกอบการสามารถใช้การขนส่งทางอากาศได้ โดยค่าขนส่งทางอากาศจะคิดเป็นต่อหน่วยกิโลกรัม

6.2 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศกัมพูชา

ศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศกัมพูชาเส้นทางหลักที่ผู้วิจัยแนะนำหากเป็นสินค้าที่ต้องการกระจายหรือขนส่งในระยะเวลาที่สั้นคือ เส้นทาง South economics corridor หรือเส้นทางถนน AH5 โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งผ่านกัมพูชาคือสินค้าอุปโภคบริโภค สารเคมี ก๊าซธรรมชาติ เครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 33, 304 และ 359 เป็นหลัก ซึ่งเริ่มจากกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรี-ด่านอรัญญประเทศ จังหวัดสระแก้ว-ปอยเปต ประเทศกัมพูชาและอีกหนึ่งเส้นทางที่นิยมใช้คือ กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ปราจีนบุรี-ด่านอรัญญประเทศ จังหวัดสระแก้ว-ปอยเปต ประเทศกัมพูชา จากนั้นกระจายสู่เมืองหลักเช่น พนมเปญ พระตะบอง เป็นต้น ใช้เวลาในการขนส่งทั้งสิ้นประมาณ 8-12 ชั่วโมง ทั้งนี้รวมเวลาที่ใช้ในการออกของจากศุลกากรของด่านทั้งสองฝั่งมีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 62,500 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต และ 77,700 บาทสำหรับตู้ 40 ฟุต ซึ่งศักยภาพการขนส่งทางถนนและระบบเชื่อมต่อโลจิสติกส์ของกัมพูชาอยู่ในระดับพอใช้ มีการจำกัดความเร็วในการวิ่งรถไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง จึงทำให้การขนส่งภายในประเทศมีความล่าช้า

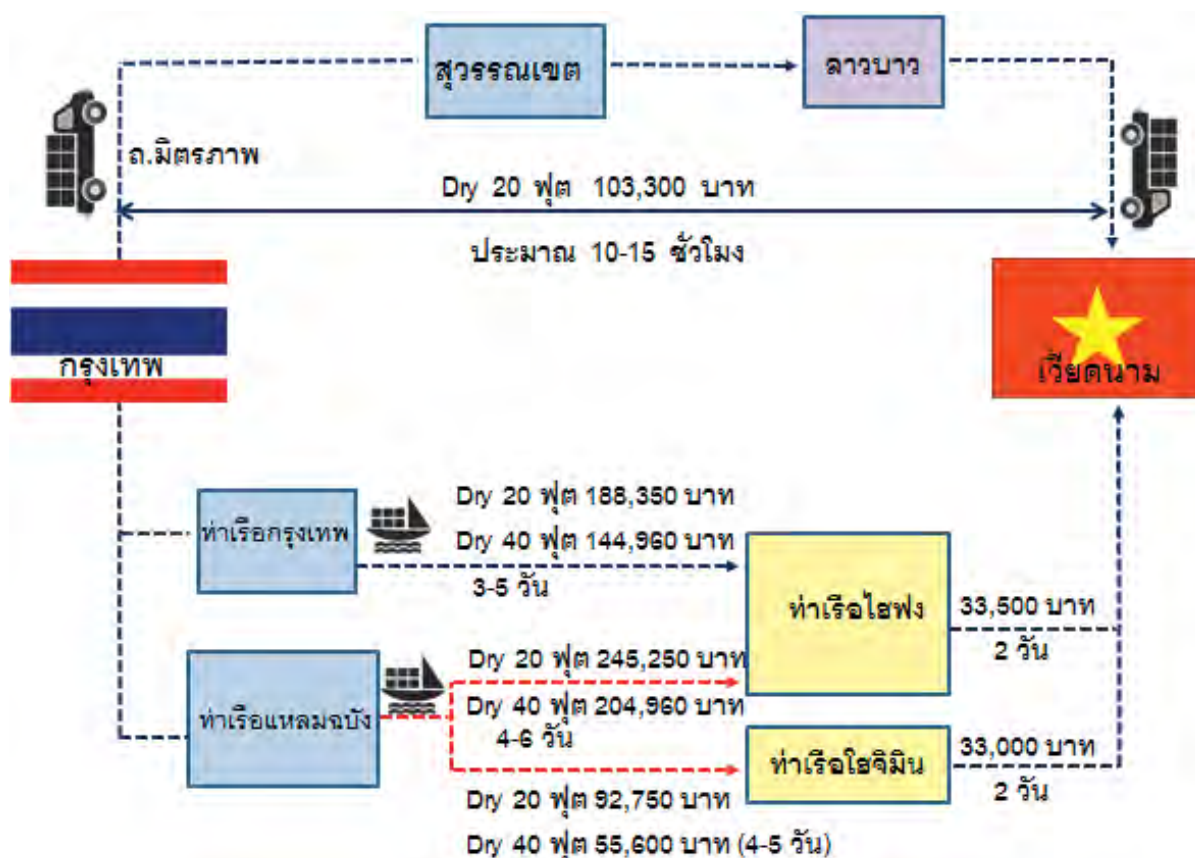
ส่วนการขนส่งทางทะเลนั้นมีด้วยกัน 2 เส้นทาง เริ่มจาก ท่าเรือแหลมฉบัง และ ท่าเรือกรุงเทพ ไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์ แสดงดังแผนภาพ 6.2 จากนั้นขนส่งต่อด้วยรถบรรทุกกระจายเข้าสู่เมืองโดยใช้เวลารวมเฉลี่ย 2 วัน สินค้าก็จะถึงมือผู้บริโภค ซึ่งต้นทุนในการขนส่งทางน้ำนี้มีต้นทุนที่สูงกว่าและใช้ระยะเวลาในการขนส่งที่นานกว่าทางถนนมาก มีต้นทุนการขนส่งรวมเฉลี่ย 75,000 บาทสำหรับตู้ 20 ฟุต



6.3 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศเวียดนาม

ศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศเวียดนามเส้นทางหลักที่ผู้วิจัยแนะนำหากเป็นสินค้าที่ต้องการกระจายหรือขนส่งในระยะเวลาที่สั้นคือ เส้นทางถนน โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งผ่านเวียดนาม คือสินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า กระดาษ ยางพารา ชิ้นส่วนจักรยานยนต์และรถยนต์โดยใช้East-West Economics Corridor เริ่มจาก กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-สะหวันเขต ประเทศลาว-ลาวบาว-ดองฮา ประเทศเวียดนาม โดยใช้เวลาในการขนส่งทั้งสิ้นประมาณ 10-15 ชั่วโมง ทั้งนี้รวมเวลาที่ใช้ในการออกของจากศุลกากรของด่านทั้งสองฝั่ง มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 103,300 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต ซึ่งศักยภาพการขนส่งทางถนนและระบบเชื่อมต่อโลจิสติกส์ของเวียดนามอยู่ในระดับดี มีการจำกัดความเร็วในการวิ่งรถไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง จึงทำให้การขนส่งภายในประเทศมีความล่าช้า

ส่วนการขนส่งทางทะเลนั้นมีด้วยกัน 3 เส้นทางหลักเริ่มจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพฯ ไปยังท่าเรือปลายทางในประเทศเวียดนาม 2 ท่าหลักคือ ท่าเรือโฮฟง ซึ่งอยู่ทางภาคเหนือของเวียดนามใกล้เมืองฮานอย และท่าเรือไฮจิ มินห์ซึ่งอยู่ทางภาคใต้ แสดงผังแผนภาพที่ 6.3 จากนั้นขนส่งต่อยวรถบรรทุกกระจายเข้าสู่เมืองโดยใช้เวลารวมเฉลี่ย 5-7 วัน สินค้าก็จะถึงมือผู้บริโภค ซึ่งเส้นทางการขนส่งทางน้ำที่มีศักยภาพซึ่งแบ่งเป็นการขนส่งทางตอนเหนือไปฮานอย คือจากท่าเรือ กรุงเทพฯ ไปท่าเรือโฮฟง ซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 220,000 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุตและ 177,000 บาท สำหรับตู้ 40 ฟุต ใช้เวลาในการขนส่ง 5-7 วันหากต้องการขนส่งสู่ภาคใต้ เส้นทางน้ำที่มีศักยภาพคือ จากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือไฮจิ-มินห์ ซึ่งมีต้นทุนเฉลี่ย 115,000 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุตและ 88,000 บาท สำหรับตู้ 40 ฟุต ใช้เวลาในการขนส่ง 6-7 วันส่วนเส้นทางการขนส่งทางอากาศนั้นไม่ได้รับความนิยมเนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่สูง แต่อย่างไรก็ตามหาก ในกรณีลูกค้าต้องการสินค้าเร่งด่วน หรือต้องส่งสินค้าตัวอย่างให้กับลูกค้าผู้ประกอบการสามารถใช้เส้นทางการขนส่งทางอากาศได้ โดยค่าขนส่งทางอากาศจะคิดเป็นต่อหน่วยกิโลกรัม

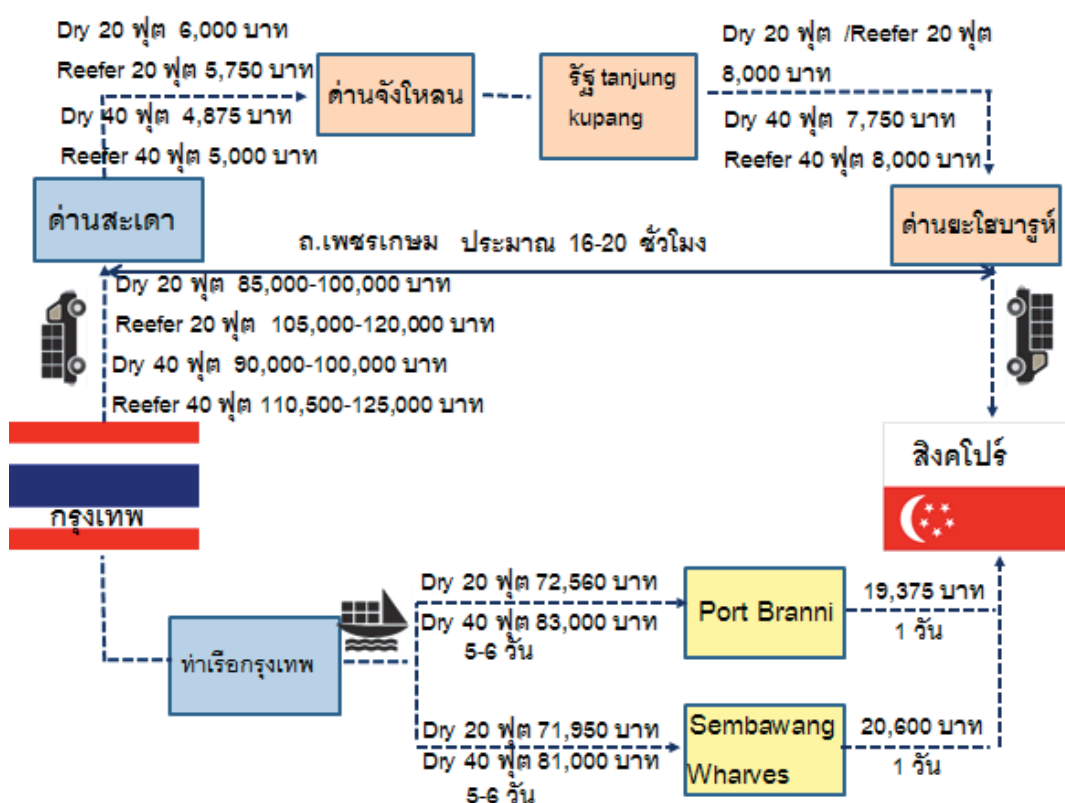


แผนภาพที่ 6.3: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศเวียดนาม

6.4 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศสิงคโปร์

ศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศสิงคโปร์เส้นทางหลักที่มีวิสัยแนะนำหากเป็นสินค้าที่ต้องการกระจายหรือขนส่งในระยะเวลาที่สั้นคือ เส้นทางถนนตาม North-South economics corridor โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งไปยังสิงคโปร์นั้นได้แก่ ข้าวสาร เหล็กเส้น ไม้ยางพารา อาหารแช่แข็ง เพอร์นิเจอร์ไม้ เม็ดพลาสติกและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้เส้นทางถนนเพชรเกษมจากกรุงเทพฯ-ด่านสะเดา จังหวัดสงขลาข้ามแดนที่ด่านจันทูมประเทศมาเลเซีย-ด่านยะโฮบาร์ห์-เข้าสู่ประเทศสิงคโปร์ ใช้เวลาในการขนส่งทั้งสิ้นประมาณ 16-20 ชั่วโมง ทั้งนี้รวมเวลาที่ใช้ในการออกของจากศุลกากรของด่านทั้งสองฝั่ง มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 100,000-120,000 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต ซึ่งศักยภาพการขนส่งทางถนนและระบบเชื่อมต่อโลจิสติกส์ของสิงคโปร์อยู่ในระดับดีมาก จึงทำให้การขนส่งภายในประเทศมีความสะดวกรวดเร็ว

ส่วนการขนส่งทางทะเลนั้นมีด้วยกัน 2 เส้นทาง เริ่มจากท่าเรือกรุงเทพฯไปยังPort Branniและ Sembawang Wharves แสดงดังแผนภาพที่ 6.4 จากนั้นขนส่งต่อด้วยรถบรรทุกกระจายเข้าสู่เมืองโดยใช้เวลารวมเฉลี่ย 6-7 วัน สินค้าก็จะถึงมือผู้บริโภค ซึ่งต้นทุนในการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางบกมาก มีต้นทุนการขนส่งเฉลี่ย 91,000 -110,000 บาทสำหรับตู้ 20 ฟุตแต่ใช้ระยะเวลาในการขนส่งที่นานกว่าทางถนนมาก ส่วนเส้นทางการขนส่งทางอากาศนั้นไม่ได้รับความนิยมเนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่สูง แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการได้ขนส่งทางอากาศบางครั้งในกรณีลูกค้าต้องการสินค้าเร่งด่วน และในกรณีที่ต้องส่งสินค้าตัวอย่างให้กับลูกค้า โดยค่าขนส่งทางอากาศจะคิดเป็นต่อหน่วยกิโลกรัม



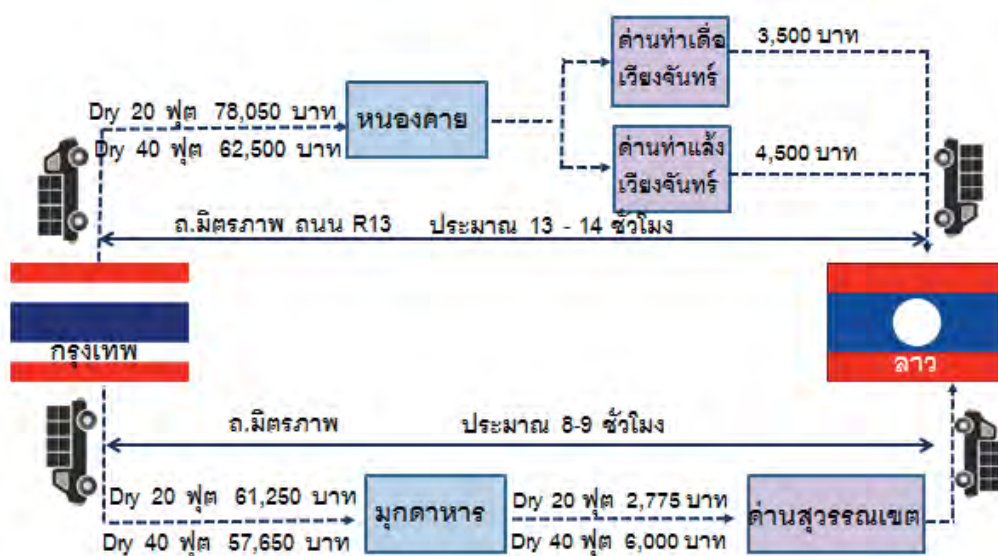
แผนภาพที่ 6.4: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศสิงคโปร์

6.5 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศลาว

ศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศลาวมีเพียงการขนส่งทางถนนเท่านั้นเนื่องจากประเทศลาวเป็นประเทศที่ไม่มีดินแดนติดทะเลเป็น Land Lockเชื่อมต่อกับประเทศเวียดนามและสาธารณรัฐประชาชนจีน เส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า มีด้วยกัน 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-หนองคาย-ผ่านด่านท่าเตื่อ ประเทศลาวแล้วกระจายสินค้าเข้าสู่เวียงจันทน์

หรืออาจผ่านด่านท่าแล้งและกระจายเข้าสู่เวียงจันทน์ มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 81,000 – 91,000 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต ใช้เวลาในการเดินทาง 13-14 ชั่วโมง อีกเส้นทางคือ กรุงเทพฯ-มุกดาหาร-ผ่านด่านสะพานมิตรภาพ ประเทศลาวมีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 63,000 – 65,000 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต ใช้เวลาในการเดินทาง 8-9 ชั่วโมง ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่าและมีต้นทุนในการขนส่งที่ต่ำกว่าเส้นทางแรก ดังนั้นเส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการกระจายสินค้าเข้าสู่ประเทศลาวแสดงดังแผนภาพที่ 6.5

สินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งสู่ประเทศลาว ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค ยางพาราแผ่น แผ่นพิมพ์เพล่า ยาเวชภัณฑ์ เครื่องใช้ทั่วไป และอะไหล่รถยนต์ศักยภาพการขนส่งทางถนนและระบบเชื่อมต่อโลจิสติกส์ของประเทศลาวอยู่ในระดับที่ต้องปรับปรุงถึงพอใช้เนื่องจากขาดงบประมาณในการปรับปรุง มีการจำกัดความเร็วในการวิ่งรถไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง จึงทำให้การขนส่งภายในประเทศมีความล่าช้า



แผนภาพที่ 6.5: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศลาว

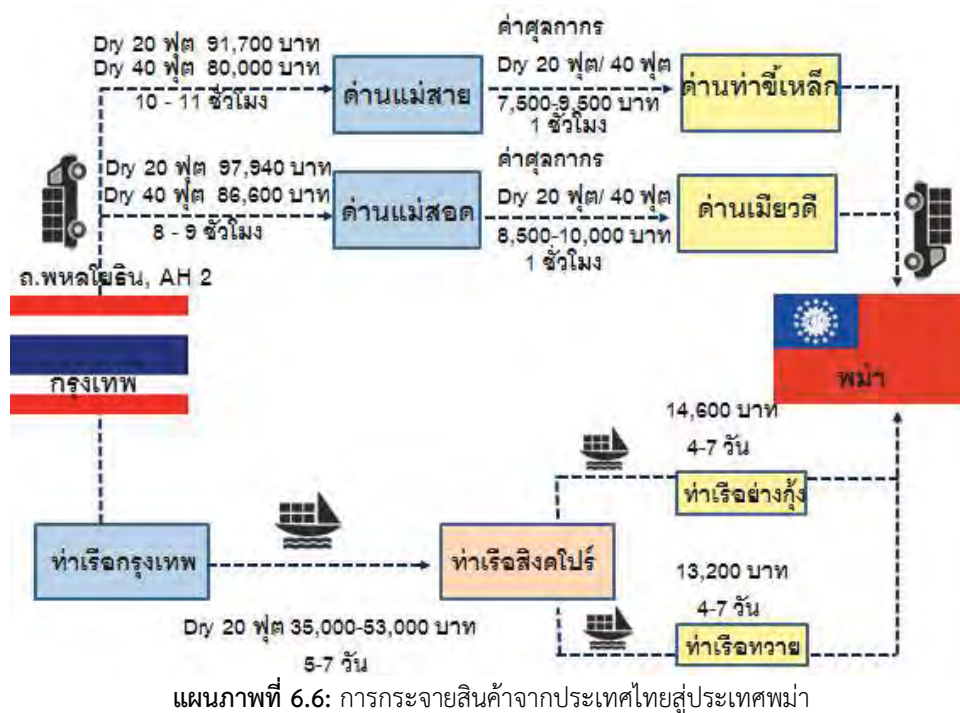
6.6 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่พม่า

ศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศพม่ามีเส้นทางขนส่งสินค้าที่นิยมใช้กันอยู่ 2 เส้นทาง คือทางถนนและทางทะเล ซึ่งเส้นทางหลักที่ผู้วิจัยแนะนำหากเป็นสินค้าที่ต้องการกระจายหรือขนส่งในระยะเวลาที่รวดเร็ว คือเส้นทางถนน โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งไปยังพม่าได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า น้ำมันเชื้อเพลิง เสื้อผ้าสำเร็จรูป ข้าวสาร ยางพาราแผ่น ข้าวสาลี มันสำปะหลัง เครื่องจักร เม็ดพลาสติก และอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยจาก กรุงเทพฯ ใช้เส้นทางถนนพหลโยธิน – ด่านแม่สาย – ด่านท่าขี้เหล็ก ประเทศพม่า และกระจายสินค้าเข้าสู่หัวเมืองหลักใช้เวลาในการขนส่งทั้งสิ้นประมาณ 10-12 ชั่วโมง ทั้งนี้รวมเวลาที่ใช้ในการออกของจากศุลกากรของด่านทั้งสองฝั่ง มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 90,000-100,000 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต และ 40 ฟุต

เส้นทางถนนเส้นทางที่สอง จากกรุงเทพฯใช้ถนนพหลโยธิน – ด่านแม่สอด จังหวัดตาก- ด่านเมียวดี ประเทศพม่าใช้เวลาในการขนส่งทั้งสิ้นประมาณ 9-10 ชั่วโมง ทั้งนี้รวมเวลาที่ใช้ในการออกของจากศุลกากรของด่านทั้งสองฝั่ง มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 100,000-110,000 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุตและตู้ 40 ฟุต ซึ่งศักยภาพการขนส่งทางถนนและระบบเชื่อมต่อโลจิสติกส์ของพม่าอยู่ในระดับพอใช้ แต่รถขนส่งสินค้าสามารถวิ่งได้ ต้องระมัดระวังเนื่องจากต้องผ่านชนบทผ่านภูเขาทางลาดชันและคดเคี้ยว ทำให้การขนส่งภายในประเทศมีความล่าช้า ต้องใช้เวลามาก

ส่วนการขนส่งทางทะเลนั้นส่วนใหญ่ขนส่งจากท่าเรือกรุงเทพผ่านท่าเรือสิงคโปร์และต่อไปยังปลายทางคือท่าเรือย่างกุ้งจากนั้นขนส่งต่อด้วยรถบรรทุกกระจายเข้าสู่เมืองโดยใช้เวลารวมเฉลี่ย 9-14 วัน มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 48,000 – 65,000 บาทสำหรับตู้ 20 ฟุต ซึ่งเป็นต้นทุนที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับทางถนน แต่เหมาะสำหรับสินค้าที่ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง ดังนั้นหากต้องการส่งสินค้าจากประเทศไทยไปพม่าผู้ประกอบการนิยมใช้การขนส่งทางถนนมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นแสดงดังแผนภาพที่ 6.6

ส่วนเส้นทางการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้นไม่ได้รับความนิยมเนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่สูง แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการได้ขนส่งทางอากาศบางครั้งในกรณีลูกค้าต้องการสินค้าเร่งด่วน และในกรณีที่ต้องส่งสินค้าตัวอย่างให้กับลูกค้า โดยค่าขนส่งทางอากาศจะคิดเป็นต่อหน่วยกิโลกรัม ส่วนใหญ่การขนส่งทางอากาศจากประเทศไทยจะเป็นการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก



6.7 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศอินโดนีเซีย

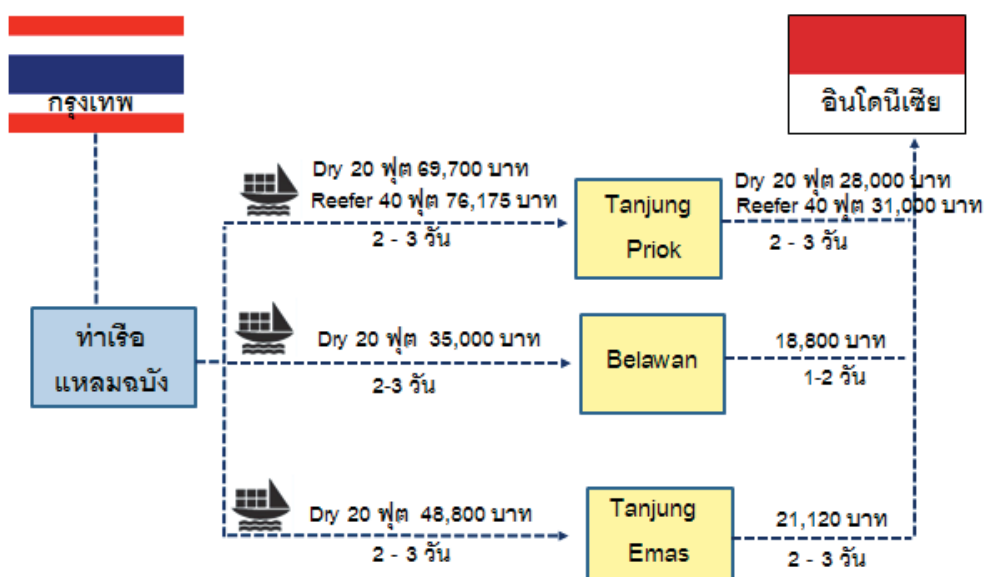
ศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศอินโดนีเซียนั้นจากข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศ มีเพียงการขนส่งทางทะเลเท่านั้น เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีด้วยกัน 3 เส้นทาง ได้แก่ จากท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือ TanjungPriok และขนส่งเข้าสู่ประเทศอินโดนีเซีย มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 100,000 และ 110,000 บาทสำหรับตู้ 20 ฟุต และ 40 ฟุต ตามลำดับ ใช้เวลาในการเดินทาง 4-6 วัน

เส้นทางที่สอง จากท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือ Belawan และขนส่งเข้าสู่ประเทศอินโดนีเซีย มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 53,800 บาทสำหรับตู้ 20 ฟุต ใช้เวลาในการเดินทาง 3-5 วัน

เส้นทางที่สาม จากท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือ TanjungEmas และขนส่งเข้าสู่ประเทศอินโดนีเซีย มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 70,000 บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต ใช้เวลาในการเดินทาง 4-6 วัน

จะเห็นว่าทั้งสามเส้นทางเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งทั้งสินเนื่องจากการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะจากเกาะสู่เกาะ ส่วนศักยภาพการขนส่งภายในเกาะทางถนนและระบบโลจิสติกส์นั้นอยู่ในระดับที่สามารถใช้ขนส่งสินค้าได้สะดวก แสดงเส้นทางการขนส่งจากไทยสู่อินโดนีเซียดังแผนภาพที่ 6.7

สินค้าที่ขนส่งสู่ประเทศอินโดนีเซีย ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค เฟอร์นิเจอร์ กระดาษ สารเคมี อลูมิเนียม เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องกรองน้ำ และอะไหล่รถยนต์ เป็นต้น



แผนภาพที่ 6.7: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศอินโดนีเซีย

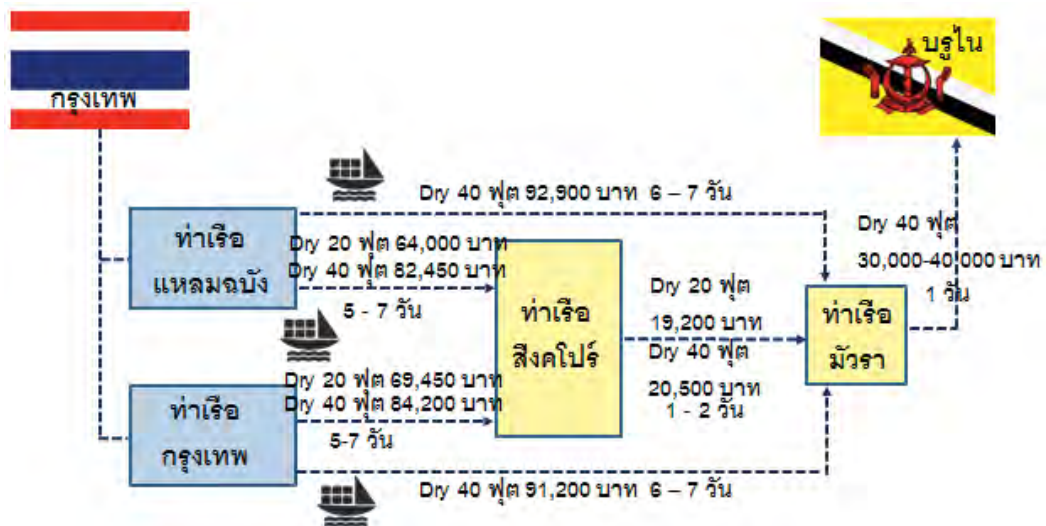
6.8 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศบรูไน

ศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศบรูไนนั้นจากข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศ มีเพียงการขนส่งทางทะเลเท่านั้น เนื่องจากประเทศบรูไนเป็นประเทศที่อยู่ห่างไกลจากประเทศไทยมากไม่มีพรมแดนเชื่อมต่อประกอบกับหากขนส่งทางถนนจะทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการไม่สามารถแข่งขันได้ อีกทั้งเป็นประเทศที่นำเข้าสินค้าเกษตรของไทยเป็นส่วนใหญ่ซึ่งใช้การขนส่งแบบ Bulk เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีด้วยกัน 4 เส้นทาง ทั้งส่งตรงสู่ท่าเรือในบรูไนและส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์

เส้นทางสองเส้นทางแรกเป็นเส้นทางที่ส่งตรงจาก ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพฯ ส่งตรงไปยังท่าเรือมัวราประเทศบรูไน จากนั้นใช้การขนส่งทางถนนส่งต่อถึงมือผู้บริโภคร ซึ่งใช้เวลาในการขนส่ง 7-8 วัน โดยมีต้นทุนค่าขนส่งเฉลี่ย 127,900 บาท สำหรับเส้นทาง ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือมัวรา-บรูไน และต้นทุนค่าขนส่งเฉลี่ย 126,200 บาท สำหรับเส้นทาง ท่าเรือแหลมกรุงเทพ-ท่าเรือมัวรา-บรูไน ซึ่งเส้นทางแรกเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมีต้นทุนในการดำเนินการที่ต่ำกว่า

ส่วนสองเส้นทางที่ต้องผ่านท่าเรือสิงคโปร์เพื่อ Consolidate สินค้าและส่งต่อไปท่าเรือมัวรานั้นเป็นเส้นทางที่ต้องใช้เวลาในการขนส่งที่นานกว่าสองเส้นทางแรกและมีต้นทุนในการดำเนินการที่แพงกว่ามากโดยมีต้นทุนเฉลี่ย 113,200-130,000 บาท และใช้ระยะเวลาในการขนส่งรวม 7-10 วัน แสดงเส้นทางการขนส่งจากประเทศไทยสู่ประเทศบรูไנדังแผนภาพที่ 6.8

สินค้าที่ขนส่งสู่ประเทศอินโดนีเซีย ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค ข้าวสาร น้ำตาลทราย อลูมิเนียมเส้นอาหารแห้ง และอะไหล่รถยนต์ เป็นต้น



แผนภาพที่ 6.8: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศบรูไน

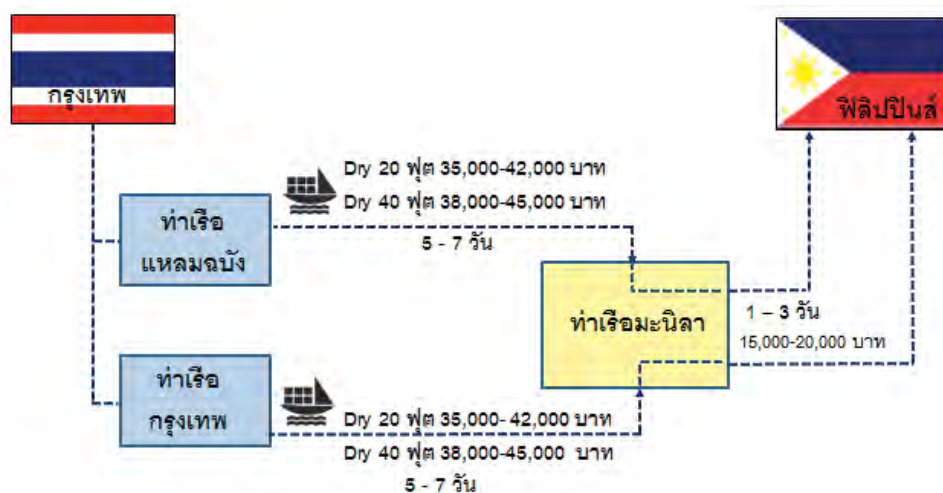
6.9 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศฟิลิปปินส์

ศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศฟิลิปปินส์นั้นจากข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศ มีเพียงการขนส่งทางทะเลเท่านั้น เนื่องจากประเทศฟิลิปปินส์เป็นประเทศที่เป็นเกาะแก่การใช้การขนส่งทางทะเลแบบ Roll on-Roll off เพื่อส่งสินค้าข้ามเกาะ เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีด้วยกัน 2 เส้นทาง ได้แก่ จากท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือมะนิลาและกระจายสินค้าไปส่วนต่างๆของประเทศ มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 50,000-62,000 บาทและ 53,000-65,000บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต และ 40 ฟุต ตามลำดับ ใช้เวลาในการเดินทาง 6-10วัน

เส้นทางที่สอง จากท่าเรือกรุงเทพฯ-ท่าเรือมะนิลาและกระจายสินค้าไปส่วนต่างๆของประเทศ มีต้นทุนในการขนส่งเฉลี่ย 50,000-62,000 และ 53,000-65,000บาท สำหรับตู้ 20 ฟุต และ 40 ฟุต ตามลำดับ ใช้เวลาในการเดินทาง 6 -10 วัน

จะเห็นว่าทั้งสองเส้นทางเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งทั้งสิ้นเนื่องจากการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะจากเกาะสู่เกาะ ส่วนศักยภาพการขนส่งภายในเกาะทางถนนและระบบโลจิสติกส์นั้นอยู่ในระดับที่สามารถใช้ขนส่งสินค้าได้ แสดงเส้นทางการขนส่งจากไทยสู่อินโดนีเซียดังแผนภาพที่ 6.9

สินค้าที่ขนส่งสู่ประเทศฟิลิปปินส์ ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค ผักผลไม้ ผลไม้แปรรูป กระดาษม้วน แบตเตอรี่ เครื่องจักร เพอร์นิเจอร์สำนักงาน อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ข้าวสาร ผ้าและผลิตภัณฑ์พลาสติก เป็นต้น



แผนภาพที่ 6.9: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศฟิลิปปินส์

6.10 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการศึกษาผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์ถึงศักยภาพในการส่งออกสินค้าของประเทศไทยไปยังประเทศจีนได้ 2 แนวทาง ได้แก่ วิเคราะห์ศักยภาพตามหลักการปฏิบัติที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และวิเคราะห์ศักยภาพตามหลักการขนส่งทางภูมิศาสตร์

การวิเคราะห์จากสภาพและลักษณะการค้าขายภายในประเทศจีนในปัจจุบัน รวมถึงการค้าขายระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน พบว่าสินค้าจากประเทศไทยที่ส่งเข้าประเทศจีนแบ่งเป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่ สินค้าเกษตรและสินค้าเกษตรแปรรูปเป็นส่วนใหญ่ และสินค้าอุตสาหกรรม ซึ่งนครกว่างโจวเป็นเมืองหลักที่ผู้ส่งสินค้าออกของไทยใช้เป็นฐานในการส่งสินค้าไปเพื่อการกระจายสินค้าไปยังเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศจีน เนื่องจากมีความสัมพันธ์กันมาอย่างยาวนานทั้งทางด้านเชื้อชาติ และความสัมพันธ์ด้านการค้าขาย ซึ่งเมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่าการปฏิบัติตามเดิมนั้น มีความเหมาะสมและมีศักยภาพดีอยู่แล้ว เนื่องจากเมืองกว่างโจว มณฑลกว่างตุง มีระบบโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงไปยังเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศอย่างสะดวก และระดับความสัมพันธ์ด้านการค้าขายระหว่างผู้ขายไทยกับราชการจีนเป็นไปอย่างแนบแน่น จึงทำให้การนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนเป็นไปอย่างสะดวกมากกว่าการเข้าทางช่องทางอื่น ๆ

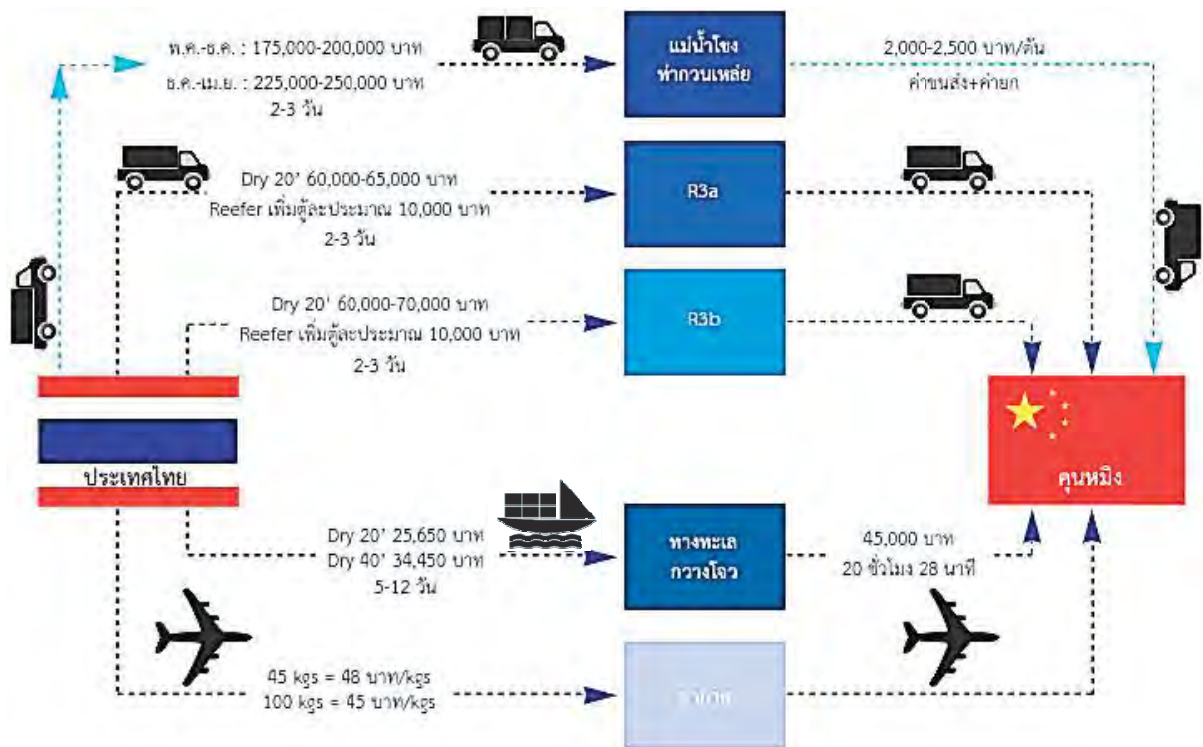
แต่เมื่อวิเคราะห์ตามหลักการขนส่งโดยอาศัยหลักภูมิศาสตร์และระบบขนส่ง ผู้วิจัยได้จัดแบ่งกลุ่มเมืองเป้าหมายที่ต้องทำการศึกษาออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1. คุณหมิงเฉิงตู ฉงชิ่ง และซีอาน
2. หนานหนิง กวางโจวและเซี่ยเหมิน
3. เซี่ยงไฮ้ และปักกิ่ง

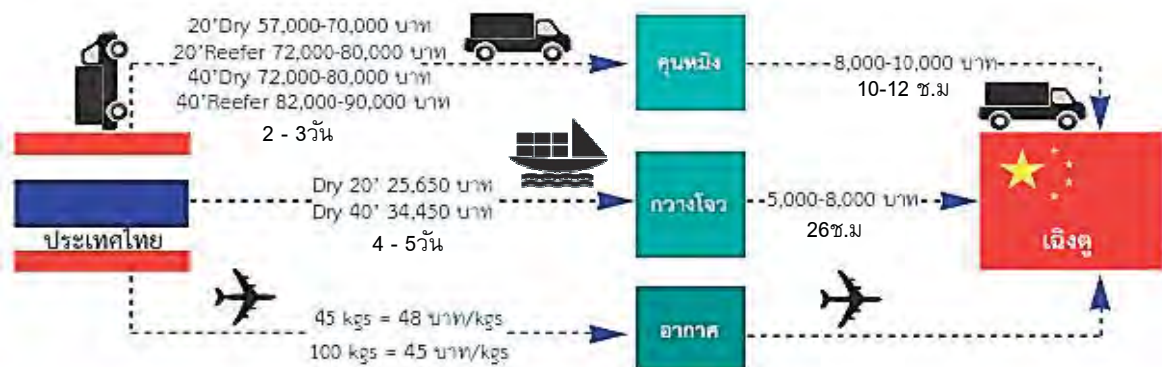
ซึ่งในแต่ละกลุ่มเมืองนั้น มีความเหมาะสมในการเลือกใช้เส้นทางในการขนส่งแตกต่างกันออกไป เนื่องจากระบบการขนส่งระหว่างประเทศไทยไปประเทศจีนนั้นมีช่องทางขนส่งให้เลือกใช้มากขึ้น เมื่อวิเคราะห์ถึงศักยภาพในการขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มเมืองต่าง ๆ ตามที่ได้แบ่งกลุ่มไว้ จะสามารถวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่ 1 คุณหมิงเฉิงตู ฉงชิ่ง และซีอาน

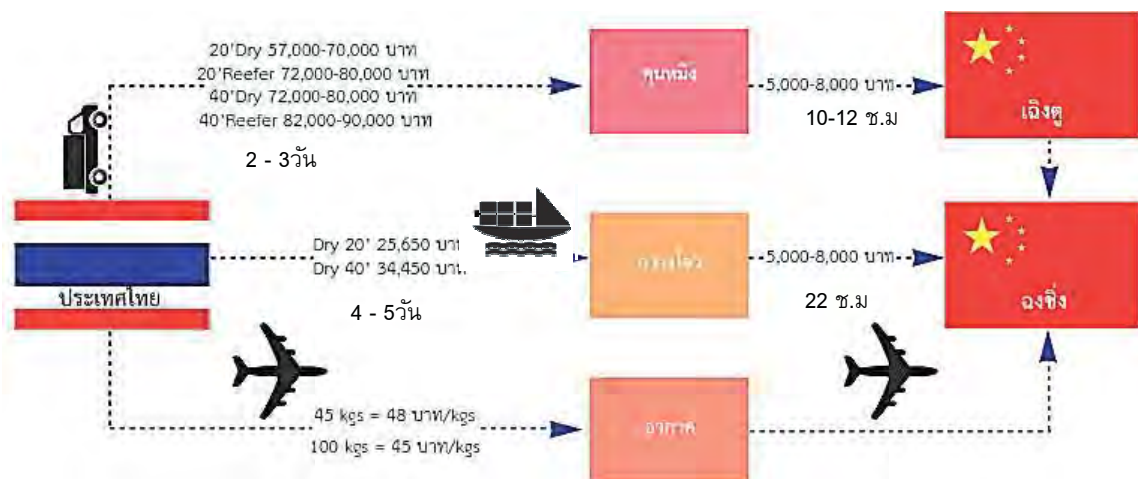
จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของเส้นทางการขนส่ง พบว่า การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนในเมืองในกลุ่มที่ 1 นี้ ควรใช้เส้นทางการขนส่งทางถนนตามแนวพัฒนาเส้นทางเหนือ-ใต้หรือ GMS North-South Economic Corridor โดยเฉพาะเส้นทาง R3E ที่ได้มีการก่อสร้างสะพานข้ามฝั่งลาวมาไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย จะทำให้ผู้ประกอบการไทยมีการขนส่งสินค้าที่ใช้ระยะเวลาสั้น มีการเคลื่อนย้ายสินค้าน้อยและมีต้นทุนที่ต่ำกว่า การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางอื่น ๆ เช่น เส้นทางการขนส่งผ่านเส้นทาง R3W ที่พบอุปสรรคด้านความมั่นคงด้านการเมืองการปกครองและชนกลุ่มน้อยของประเทศพม่า หรือเส้นทางทางน้ำโขงที่ประสบปัญหาด้านความปลอดภัย ความเสียหายของสินค้าเนื่องจากการเปลี่ยนถ่าย และปัญหาด้านฤดูกาลในการขนส่งตามลำน้ำโขงเนื่องจากฤดูกาล แต่อย่างไรก็ตาม ความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลกที่มีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอยู่ตลอด ถือเป็นอุปสรรคในการจูงใจให้ผู้ประกอบการเลือกใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่งสินค้า แสดงการกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมือง คุณหมิงเฉิงตู ฉงชิ่ง และซีอาน ดังแผนภาพที่ 6.10, 6.11, 6.12 และ 6.13 ตามลำดับดังนี้



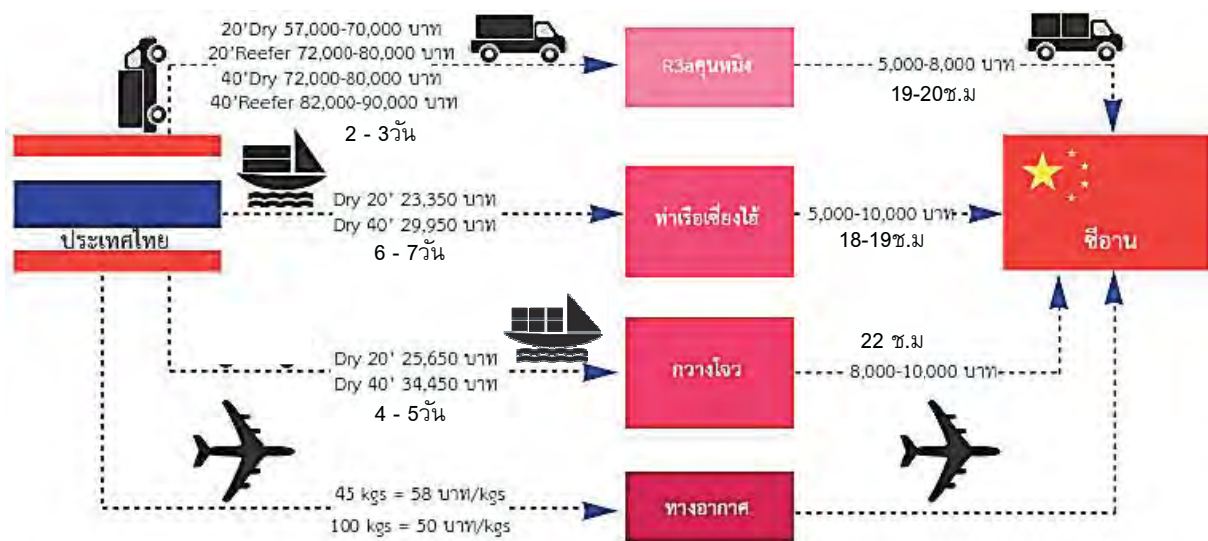
แผนภาพที่ 6.10: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองคุนหมิง



แผนภาพที่ 6.11: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองเจียงตู



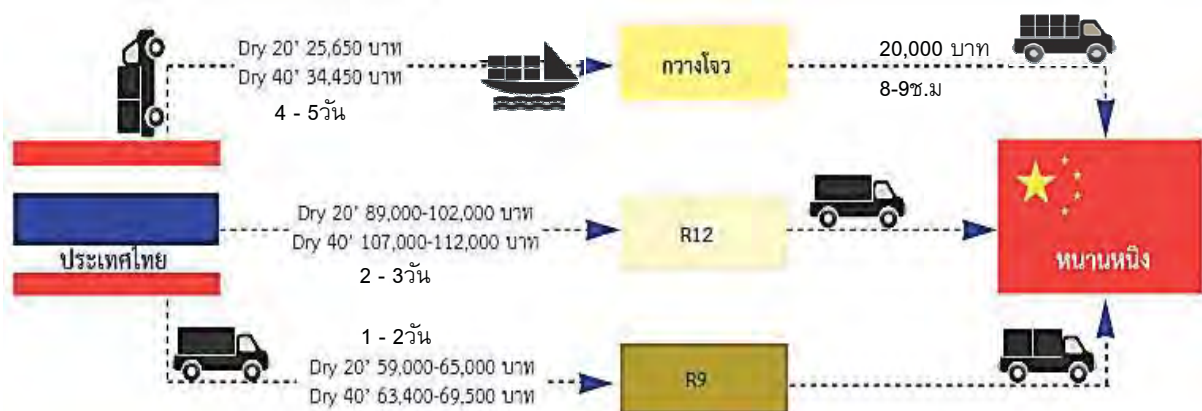
แผนภาพที่ 6.12: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองฉงชิ่ง



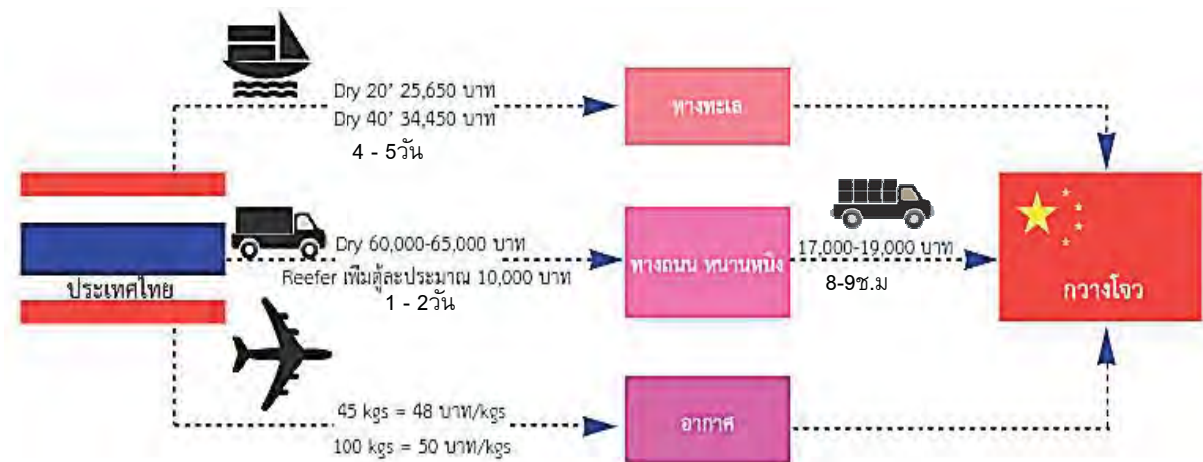
แผนภาพที่ 6.13: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองซีอาน

กลุ่มที่ 2 หนานหนิง กวางโจว และเซี่ยเหมิน

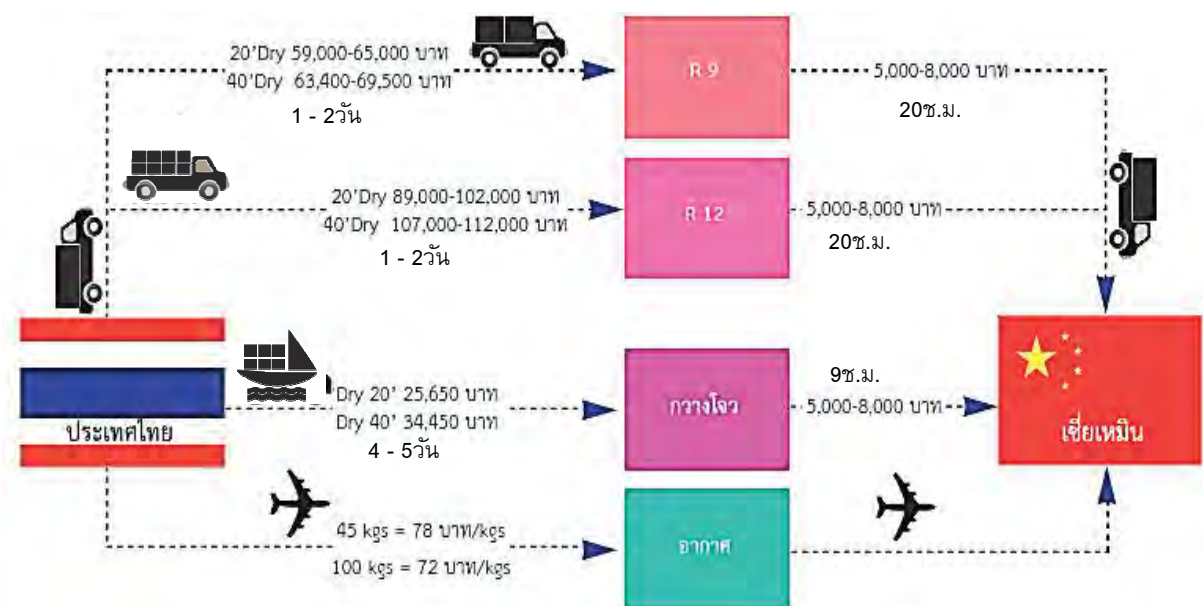
ศักยภาพในการขนส่งสินค้าไปเมืองในกลุ่มที่สองนี้ เส้นทางหลักที่ผู้วิจัยแนะนำคือ เส้นทางทะเล โดยกระจายสินค้าเริ่มจาก ท่าเรือแหลมฉบัง หรือ ท่าเรือกรุงเทพ ไปยังฮ่องกง (Hong Kong) – เซินเจิ้น (Shenzhen) – กวางโจว (Guangzhou) ในกรณีสินค้าเป็นผลไม้จะส่งเข้ามายังตลาดขายส่งผักและผลไม้เจียงหนาน โดยส่วนใหญ่จะส่งเข้ามาโดยท่าเรือผ่านทางฮ่องกง ก่อนที่จะขึ้นบกที่ด่านเหวินจินตูและเสอโข่ว (Shekou) ของเซินเจิ้นแล้วถึงต่อมาที่ตลาดเจียงหนานนครกวางโจว โดยทั่วไปจะใช้เวลาประมาณ 4-5 วันที่จะเข้าที่กวางโจว จากนั้นจะกระจายไปยังเมืองอื่นๆ ของประเทศจีน เนื่องจากมีพื้นฐานโครงข่ายคมนาคมสมบูรณ์อยู่แล้ว ส่วนเส้นทางถนนจะไม่ได้รับความนิยมเนื่องจากระยะทางจากไทยถึงกวางโจวค่อนข้างไกลและใช้ระยะเวลาในการขนส่งมากกว่ารวมทั้งต้นทุนที่สูง ส่วนเส้นทางอากาศไม่ได้รับความนิยมเนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่สูง แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการได้ขนส่งทางอากาศบางครั้งในกรณีลูกค้าต้องการสินค้าเร่งด่วน และในกรณีที่ต้องส่งสินค้าตัวอย่างให้กับลูกค้า โดยค่าขนส่งทางอากาศจะคิดเป็นต่อหน่วยกิโลกรัม แสดงการกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมือง หนานหนิง กวางโจว และเซี่ยเหมินดังแผนภาพที่ 6.14, 6.15 และ 6.16 ตามลำดับดังนี้



แผนภาพที่ 6.14: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองหนานหนิง



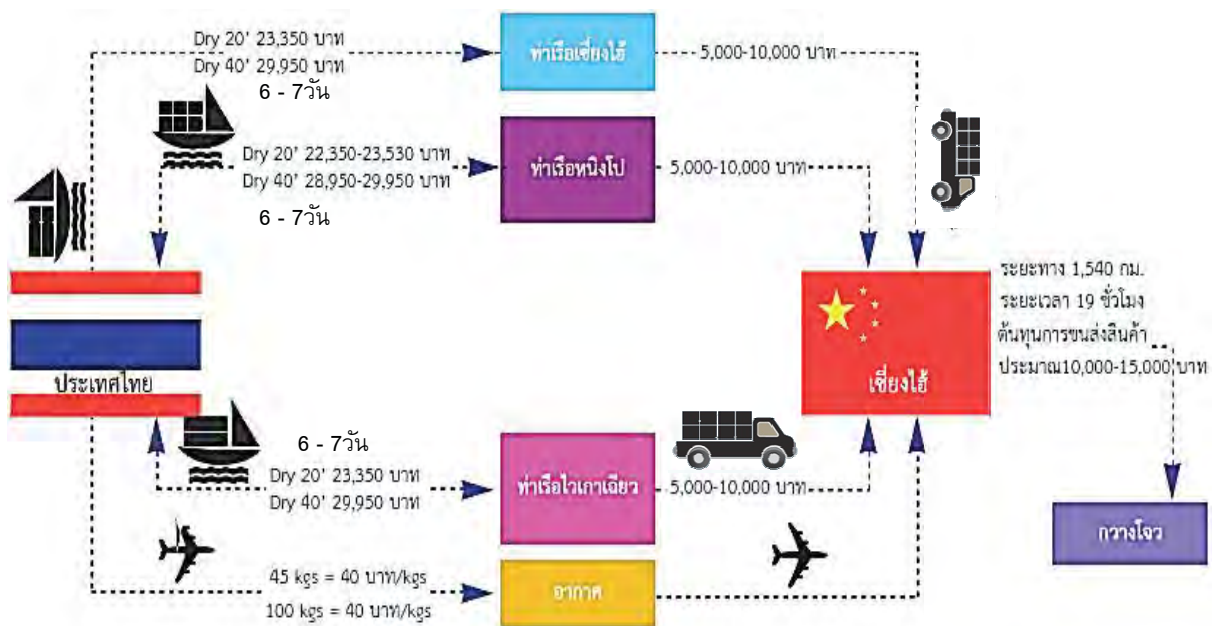
แผนภาพที่ 6.15: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองกวางโจว



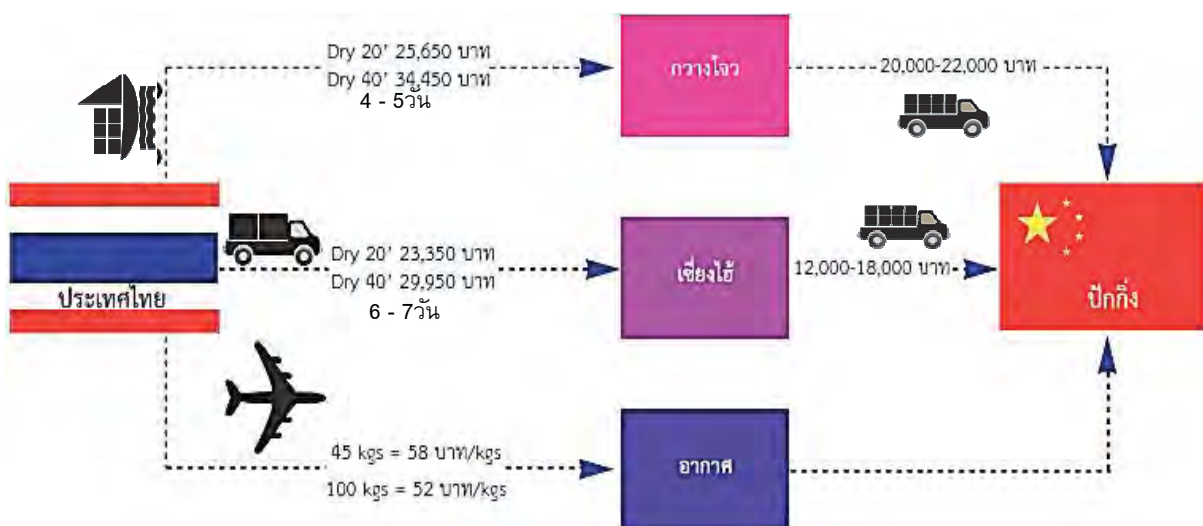
แผนภาพที่ 6.16: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองเซี่ยเหมิน

กลุ่มที่ 3 เชียงไฮ้ และปักกิ่ง

นครเซี่ยงไฮ้ เป็นเมืองขนาดใหญ่และมีท่าเรือที่สำคัญถึง 2 ท่า คือท่าเรือเซี่ยงไฮ้ และท่าเรือหนิงโปว ซึ่งสามารถรองรับการขนส่งสินค้าจากประเทศต่าง ๆ เข้าสู่ประเทศจีนได้เป็นจำนวนมาก จากการวิเคราะห์พบว่า ผู้ประกอบการไทยใช้บริการของท่าเรือดังกล่าวน้อยมาก เนื่องจากปัญหาด้านมาตรการการควบคุมมาตรฐานสินค้านำเข้าสู่ประเทศของหน่วยงานรัฐต่าง ๆ ของประเทศจีนที่เข้มงวดมาก แต่อย่างไรก็ตาม หากผู้ประกอบการไทยสามารถดำเนินการให้สินค้าของตนมีคุณภาพและมาตรฐานตามที่กำหนดแล้ว การขนส่งสินค้าไปยังเมืองในกลุ่มที่ 3 นี้ สมควรใช้เส้นทางทางเรือจากประเทศไทยเข้าสู่ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ หรือท่าเรือหนิงโปว ในนครเซี่ยงไฮ้ แล้วจึงกระจายต่อไปยังกรุงปักกิ่ง ต่อไปอย่างสะดวก เกิดการเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าน้อย และเกิดค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด นอกจากนี้ การขนส่งสินค้านำเข้าท่าเรือในนครเซี่ยงไฮ้นั้น ยังสามารถเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งที่ดีในการขนส่งสินค้าต่อไปยังนครซีอานด้วยทางถนนได้อีกช่องทางหนึ่งด้วยแสดงการกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เซี่ยงไฮ้ และปักกิ่งดังแผนภาพที่ 6.17 และ 6.18 ตามลำดับดังนี้



แผนภาพที่ 6.17: การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองเชียงใหม่



แผนภาพที่ 6.18 การกระจายสินค้าจากประเทศไทยสู่เมืองปักกิ่ง

สรุปเส้นทางการขนส่ง และต้นทุนค่าขนส่งจากประเทศไทยไปยังประเทศสมาชิกในอาเซียนและจีน

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลด้านเส้นทางและต้นทุนการขนส่งจากประเทศไทย (ต้นทาง คือ กรุงเทพมหานคร) ไปยังปลายทางประเทศสมาชิกในอาเซียนและจีน รวมทั้งสัมภาษณ์และหารือกับบุคคลสำคัญ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6.1 โดยข้อมูลเหล่านี้ผู้ประกอบการและผู้สนใจทั่วไปสามารถนำไปใช้ในการตัดสินใจและการดำเนินธุรกิจได้

ตารางที่ 6.1: แสดงเส้นทางการขนส่ง และ ต้นทุนค่าขนส่ง จากต้นทางประเทศไทยไปยังปลายทางประเทศต่างๆในอาเซียน

ปลายทาง	ประเภทการขนส่ง	เวลา	ต้นทุน	
			20 ฟุต	40 ฟุต
มาเลเซีย	ถนน	8-9 ชม.	140,000	-
	ทะเล	5-12 วัน	73,700-89,000	84,400-95,920
กัมพูชา	ถนน	8-9 ชม.	62,500	77,700
	ทะเล	7-8 วัน	61,950 - 64,225	-
เวียดนาม	ถนน	10-12 ชม.	220,000	177,000.00
	ทะเล	11-12 วัน	115,000.00	88,000
สิงคโปร์	ถนน	16 ชม.	100,000 - 120,000	90,000 - 100,000
	ทะเล	9 วัน	91,000 - 110,000	81,000 - 83,000
ลาว	ถนน (ผ่านหนองคาย)	13-14 ชม.	63,000 - 91,000	-
	ถนน (ผ่านมุกดาหาร)	8-9 ชม.	63,000 - 65,000	-
พม่า	ถนน (ผ่านแม่สาย)	11-12 ชม.	90,000 - 100,000	90,000 - 110,000
	ถนน (ผ่านแม่สอด)	9-10 ชม.	100,000 - 110,000	100,000 - 110,000
	ทะเล	22-24 วัน	48,000 - 65,000	-
อินโดนีเซีย	ทะเล (แหลมฉะบัง-TanjungPriok)	10-12 วัน	100,000	110,000
	ทะเล (แหลมฉะบัง-Belawan)	9 วัน	53,500 - 110,000	-
	ทะเล (แหลมฉะบัง-TanjungEmis)	10-12 วัน	70,000	-
บรูไน	ทะเล (แหลมฉะบัง - มัรวา)	10-12 วัน	127,900	-
	ทะเล (กรุงเทพ - มัรวา)	10-12 วัน	126,000.0	-
	ทะเล (กรุงเทพ - มัรวา)ผ่านสิงคโปร์	14-18 วัน	113,200-130,000	-
ฟิลิปปินส์	ทะเล (แหลมฉะบัง - มะนิลา)	10-12 วัน	50,000 - 62,000	53,000 - 65,000

(โดยมีตัวอย่างแบบฟอร์มแบบสอบถามค่าขนส่งดังแสดงรายละเอียดในภาคผนวก ง)

บทที่ 7

การประเมินศักยภาพผู้ประกอบการไทย

ในปี 2015 ผู้ประกอบการไทยจะต้องมีการปรับตัวในเรื่องของกรอบความร่วมมืออาเซียนซึ่งเป็นกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมความร่วมมือใน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการเมืองและความมั่นคง ด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการเงิน ด้านพลังงาน สิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงของสภาวะอากาศโลก และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้านสังคม วัฒนธรรม และการพัฒนา และด้านการส่งเสริมกรอบการค้าในด้านการดำเนินงานในด้านต่างๆ และกลไกต่างๆ ในการติดตามผล โดยแผนความร่วมมือดังกล่าวทั้ง 5 ด้านนี้ ถือเป็นการประสานความร่วมมือและกระชับความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน การมีข้อมูลเพื่อรองรับความต้องการดังกล่าวเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการศึกษาเพื่อหาช่องทางและโอกาสในการลงทุนในต่างประเทศ อย่างไรก็ตามเมื่อการเปิดเสรีบริการด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน ในปี พ.ศ. 2556 ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของทุกประเทศในอาเซียนสามารถเข้าไปลงทุนทำธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้ และสามารถถือหุ้นในธุรกิจได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 โดยไม่มีข้อจำกัดและได้รับการปฏิบัติเหมือนธุรกิจภายในชาติ รวมทั้งยกเลิข้อ จำกัดสำหรับการค้าและบริการข้ามพรมแดนและลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะภายในปี พ.ศ. 2558 ดังนั้นผู้ประกอบการไทยควรต้องรับทราบและเข้าใจถึงความท้าทายและโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยที่จะได้รับจากการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อเปลี่ยนวิกฤตให้เป็นโอกาสหรือสร้างโอกาสในการขยายการดำเนินธุรกิจไปยังประเทศสมาชิกอื่นของอาเซียนได้ แต่ทั้งนี้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่ยังคงไม่ทราบว่าประชาคมอาเซียนคืออะไร มีผลกระทบกับธุรกิจที่ดำเนินอยู่และต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับอย่างไรซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญมาก และส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยโดยตรง

ดังนั้นการสำรวจความต้องการและประเมินศักยภาพตนเองเพื่อให้พร้อมสำหรับการแข่งขันจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อผู้ประกอบการจะได้เตรียมความพร้อมด้านต่างๆ ทั้งความรู้ แนวทางการดำเนินงาน และข้อมูลแต่ละประเทศ สำหรับการทำธุรกิจและการแข่งขันดังกล่าว

วัตถุประสงค์หนึ่งของงานวิจัยฉบับนี้เพื่อประเมินศักยภาพแต่ละประเทศในกลุ่มประชาคมอาเซียน ทำให้ทราบว่าประเทศไหนน่าลงทุนหรือมีโอกาสในด้านการลงทุน รวมทั้งนโยบายและอุปสรรคต่างๆ สำหรับการลงทุนในประเทศนั้นๆ อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการเองก็ต้องรู้ตัวเองว่ามีความพร้อมแค่ไหนที่จะแข่งขัน เราต้องเป็นฝ่ายรุกไม่ใช่ฝ่ายรับอย่างเดียว เพราะฉะนั้นเราต้องรู้ว่าตัวเองพร้อมแค่ไหน มีจุดดีหรือด้อยด้านไหนเพื่อจะได้ปรับปรุงให้ทันคู่แข่ง ดังนั้นในส่วนนี้จะเป็นการประเมินศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของผู้ประกอบการแต่ละราย พร้อมนำเสนอข้อเสนอแนะสำหรับการอบรมเพิ่มพูนความรู้ด้านต่างๆ ให้กับผู้ประกอบการที่ขาดตกบกพร่องบางส่วน โดยขั้นตอนในการประเมินศักยภาพ มีดังนี้

1. กำหนดเกณฑ์การประเมิน
2. ออกแบบแบบสอบถามเพื่อรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการ
3. รวบรวมรายชื่อผู้ประกอบการ
4. ประเมินศักยภาพผู้ประกอบการตามแบบสอบถามที่ได้ออกแบบไว้ และสรุปผลพร้อมเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาเพิ่มพูนศักยภาพในแต่ละด้าน

โดยรายละเอียดแต่ละขั้นตอนแสดงในส่วนต่อไป

7.1 กำหนดเกณฑ์การประเมิน

งานวิจัยฉบับนี้กำหนดเกณฑ์การประเมินโดยแยกคำถามออกเป็นแต่ละด้านที่ครอบคลุมการทำงานขององค์กร คือ ด้านกลยุทธ์และการวางแผน ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ ความร่วมมือกับองค์กรภายนอก และ ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย

1.1 ด้านกลยุทธ์และการวางแผน ในเกณฑ์นี้เป็นการตรวจประเมินว่าองค์กรมีวิสัยทัศน์และแผนปฏิบัติงานขององค์กรเป็นอย่างไร รวมทั้งการถ่ายทอดวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการที่เลือกไว้ เพื่อนำไปปฏิบัติ การมีการปรับเปลี่ยนเมื่อสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลงไป ตลอดจนวิธีการวัดผลความก้าวหน้าของการปฏิบัติงานอย่างไร ซึ่งอาจจะมีการวิเคราะห์จากองค์กรมีวิธีการอย่างไรในการวางแผนเชิงกลยุทธ์ ขั้นตอนที่สำคัญของกระบวนการจัดทำกลยุทธ์มีอะไรบ้าง และผู้เกี่ยวข้องที่สำคัญมีใครบ้าง กระบวนการดังกล่าวสามารถระบุจุดบอดที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างไร รวมทั้งการศึกษาจากจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์กร ซึ่งจะบ่งบอกถึงความยั่งยืนขององค์กรในระยะยาว

1.2 ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ในเกณฑ์นี้เป็นการตรวจประเมินว่าองค์กรมีกระบวนการจัดการอย่างไรในระบบการทำงาน รวมทั้งวิธีการในการออกกระบวนการทำงาน การจัดการ และการปรับปรุงกระบวนการที่สำคัญเพื่อดำเนินงาน มีการควบคุมต้นทุนโดยรวมของกระบวนการทำงานอย่างไร องค์กรมีวิธีการอย่างไรในการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายและความผิดพลาดในกระบวนการให้บริการและการทำงานซ้ำซ้อน โดยให้ระบบงานดังกล่าวสร้างคุณให้แก่ลูกค้าและทำให้องค์กรประสบความสำเร็จและยั่งยืน

1.3 ด้านความร่วมมือกับองค์กรภายนอก ในข้อนี้ประกอบด้วยเกณฑ์การตรวจประเมินว่าองค์กรมีการทำความร่วมมือกับองค์กรภายนอกทั้งระดับ Horizontal & Vertical Integration

1.4 ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ ในเกณฑ์นี้เป็นการตรวจประเมินว่าองค์กรมีวิธีการอย่างไรในการเลือก รวบรวม ปรับให้สอดคล้องไปในแนวทางเดียวกัน และบูรณาการข้อมูลและสารสนเทศ เพื่อติดตามการปฏิบัติการประจำวัน และผลการดำเนินการโดยรวมขององค์กร ซึ่งรวมถึงการติดตามความก้าวหน้าเทียบกับวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการ องค์กรมีตัววัดผลการดำเนินการอะไรบ้าง รวมทั้งตัววัดด้านการเงินที่สำคัญทั้งระยะสั้นและระยะยาว ตัววัดเหล่านี้ได้รับการพิจารณาบ่อยเพียงใด องค์กรมีวิธีการอย่างไรในการใช้ข้อมูลและสารสนเทศเหล่านี้เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจในระดับองค์กรและสร้างนวัตกรรมอย่างมีประสิทธิภาพ

1.5 ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย ในเกณฑ์นี้เป็นการตรวจประเมินด้านองค์กรในเรื่องของแนวทางการปรับตัวเพื่อรับกระแสของพลังงานและสิ่งแวดล้อมสำหรับงานโลจิสติกส์

โดยคะแนนรวมทั้งหมดเท่ากับ 1,000 คะแนน แบ่งเป็นคะแนนแต่ละด้านการประเมินดังนี้

- | | |
|--|-----------------------|
| ● ด้านกลยุทธ์การวางแผน | (คะแนนเต็ม 300 คะแนน) |
| ● ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ | (คะแนนเต็ม 500 คะแนน) |
| ● ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ | (คะแนนเต็ม 100 คะแนน) |
| ● ด้านความร่วมมือกับองค์กรภายนอก | (คะแนนเต็ม 50 คะแนน) |
| ● ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย | (คะแนนเต็ม 50 คะแนน) |

7.2 ออกแบบแบบสอบถาม

จากเกณฑ์การประเมินที่ได้กำหนดไว้แล้ว ทางทีมวิจัยได้นำมาออกแบบเป็นแบบสอบถามเพื่อรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการจำนวน 200 รายทั่วประเทศไทย โดยใช้แบบสอบถามที่ครอบคลุมปัจจัยต่างๆที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ เพื่อสำรวจการดำเนินการในปัจจุบันของผู้ประกอบการแต่ละราย แล้วนำผลมาประเมินศักยภาพ โดยแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 7.1

ตารางที่ 7.1: แบบสอบถามที่ใช้สำรวจความต้องการและประเมินศักยภาพผู้ประกอบการ

ด้านกลยุทธ์และการวางแผน	ระดับคะแนน			
	1	2	3	4
1. องค์กรของท่านมีการวางแผนกลยุทธ์การแข่งขันหรือไม่	ไม่มี	กำลังพัฒนา	มีบางส่วน	มีเต็มรูปแบบ
2. องค์กรของท่านมีการทบทวนและพัฒนาแผนกลยุทธ์อย่างต่อเนื่องหรือไม่	ไม่มี	มีบางครั้ง	มีบ่อยครั้ง	มีสม่ำเสมอ
3. องค์กรของท่านมีกลยุทธ์และเป้าหมายที่ชัดเจนเป็นที่เข้าใจต่อพนักงานทั้งหมดหรือไม่ (ด้านกลยุทธ์ ด้าน / (ด้านการปฏิบัติงาน / ด้านการเงิน / การค้า)	ไม่มี	มีน้อย	มีบางส่วน	มีมาก
4. องค์กรของท่านมีการทำแผนการลงทุนเพิ่มเติมหรือไม่	ไม่มี	มี แต่ยังไม่มีการกำหนดที่แน่นอน	มีแผนการลงทุนที่ชัดเจน เพื่อขยายภายในประเทศ	มีแผนการลงทุนที่ชัดเจนเพื่อขยายภายนอกประเทศ
5. องค์กรของท่านมีแผนพัฒนาและปรับปรุงกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่เป็นลายลักษณ์อักษรหรือไม่	ไม่มี	กำลังเริ่มวางแผน	มีแผนสำหรับบางกิจกรรม	มีแผนสำหรับทุกกิจกรรม
6. องค์กรของท่านมีการตั้งดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการดำเนินงานหรือไม่	ไม่มี	มีบางด้าน	มีส่วนมาก	มีทั้งหมด
7. องค์กรของท่านมีการพัฒนาพนักงานหรือไม่	ไม่มี	มีบ้าง	มีบ่อยครั้ง	มีสม่ำเสมอ
8. องค์กรท่านมีการประเมินความพึงพอใจของพนักงานหรือไม่	ไม่มี	มีบ้าง	มีบ่อยครั้ง	มีสม่ำเสมอ
9. องค์กรของท่านมีการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการทำงานของพนักงานหรือไม่	ไม่มี	มีบ้าง	มีบ่อยครั้ง	มีสม่ำเสมอ
ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์				
คำถาม	1	2	3	4
1. องค์กรของท่านมีการกำหนดการทำงานที่เป็นมาตรฐานหรือไม่	ไม่มี	มีกำหนดบางกิจกรรม	มีกำหนดในกิจกรรมหลักๆ	มีกำหนดทุกกิจกรรม

ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์				
คำถาม	1	2	3	4
2. องค์กรของท่านมีการพัฒนาขั้นตอนการทำงานหรือไม่	ไม่มี	มีบ้าง	บ่อยครั้ง	ทำเป็นประจำ
3. องค์กรของท่านมีการกำหนดวิธีการทำงานที่เป็นมาตรฐาน เกี่ยวกับการป้องกันสินค้าของลูกค้าชำรุดหรือเสียหาย หรือไม่	ไม่มี	มี แต่ไม่เป็นลายลักษณ์อักษร	มีเป็นลายลักษณ์อักษรบางขั้นตอน	มีเป็นลายลักษณ์อักษรทุกกิจกรรม
4. องค์กรของท่านมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูง เช่น) bar code, RFID, WMS) มาใช้ในการทำงานหรือไม่	ไม่มี	มีสำหรับบางกิจกรรม	มีทุกกิจกรรม	มีทุกกิจกรรมและพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
5. องค์กรท่านมีการประยุกต์ใช้เทคนิคด้านคุณภาพ เช่นTQM, 5 สในการทำงานหรือไม่	ไม่มี	กำลังจะใช้	ใช้ในบางกิจกรรม	ใช้ทุกกิจกรรม
6. องค์กรของท่านมีการเพิ่มมูลค่าของสินค้าหรือการบริการหรือไม่	ไม่	มี สำหรับสินค้าและการบริการบางรายการ	มี สำหรับสินค้าและการบริการหลายรายการ	มี ทุกรายการ
7. องค์กรของท่านมีการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงานให้ทันสมัยหรือไม่	ไม่มี	ปรับปรุง เป็นครั้งคราว	ปรับปรุง ค่อนข้างบ่อย	ปรับปรุง อย่างสม่ำเสมอ
8. องค์กรของท่านมีโครงสร้างการบริหารงานที่ตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงรวดเร็วเพียงใด	ช้ามาก	ค่อนข้างช้า	ค่อนข้างรวดเร็ว	รวดเร็ว
9. การประสานงานภายในองค์กรของท่านมีประสิทธิภาพอย่างไร	ไม่มีประสิทธิภาพ	มีประสิทธิภาพน้อย การกระจายข้อมูลไม่ทั่วถึง	มีประสิทธิภาพในระดับปานกลาง	มีประสิทธิภาพในระดับดี
10. องค์กรของท่านมีการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าหรือไม่	ไม่มี	มีบ้าง	มีบ่อยครั้ง	มีเต็มรูปแบบ
11. องค์กรของท่านมีการประเมินความพึงพอใจลูกค้าหรือไม่	ไม่มี	มีการสำรวจความพึงพอใจโดยฝ่ายขายรับผิดชอบ	มีการสำรวจความพึงพอใจ ทุกฝ่ายร่วมรับผิดชอบ	มีการสำรวจความพึงพอใจ ร่วมมือทั้งภายในและภายนอกองค์กรเพื่อปรับปรุงป้องกัน
12 .องค์กรของท่านมีการนำผลการประเมินความพึงพอใจของลูกค้า มาใช้ในการปรับปรุงการทำงานหรือไม่	ไม่มี	มีแต่เป็นการปรับปรุงการทำงานเฉพาะหน้าเท่านั้น	มีบางครั้ง	มีอย่างสม่ำเสมอ
ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์				
คำถาม	1	2	3	4
13. องค์กรของท่านมีการจัดทำระบบการพัฒนาความพึงพอใจลูกค้าหรือไม่	ไม่มีการบันทึก	มีการบันทึกแต่ไม่เป็นระบบ	มีระบบในการจัดการและจัดเก็บข้อร้องเรียน	มีระบบที่นำมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาการดำเนินงานให้ดีขึ้น

ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์				
คำถาม	1	2	3	4
14. องค์กรของท่านมีการสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าหรือไม่	ไม่มี	มี แต่ไม่บ่อย	มี บ่อยครั้ง	มี เสมอ
15. องค์กรของท่านมีการพัฒนาและปรับปรุงกิจกรรมด้านโลจิสติกส์หรือไม่	ไม่มี	กำลังเริ่มดำเนินการ	มีการพัฒนาบางกิจกรรม	มีการพัฒนาและปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
16. องค์กรของท่านมีการพัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ร่วมกับลูกค้า และลูกค้าหรือไม่	ไม่มี	มี ในบางกิจกรรม	มี ในทุกกิจกรรม	มีในทุกกิจกรรม และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
17. องค์กรของท่านทราบเวลา (Lead time) ในการทำงานของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์หรือไม่	ไม่ทราบ	ทราบบางขั้นตอน	ค่อนข้างทราบ ทราบ) (ส่วนมาก)	ทราบทุกขั้นตอน
18. องค์กรของท่านมีแผนการปรับปรุงเพื่อลดเวลานำของกิจกรรมโลจิสติกส์หรือไม่	ไม่มี	มี แต่ไม่เป็นลายลักษณ์อักษรที่เป็นทางการ	มีที่เป็นลายลักษณ์อักษรแต่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ	มีที่เป็นลายลักษณ์อักษรและได้ดำเนินการแล้ว (หรือกำลังดำเนินการอยู่)
19. องค์กรของท่านมีการวัดประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าหรือไม่	ไม่มี	มีบางครั้ง	มีบ่อยครั้ง	มีเสมอ
20. องค์กรของท่านมีการวัดประสิทธิภาพขั้นตอนการเคลมสินค้าหรือไม่	ไม่มี	มีบางครั้ง	มีบ่อยครั้ง	มีเสมอ
21. องค์กรของท่านมีการวัดประสิทธิภาพขั้นตอนการเคลมสินค้าหรือไม่	ไม่มี	มีบางครั้ง	มีบ่อยครั้ง	มีเสมอ
22. องค์กรของท่านได้รับการพิจารณาผ่านระบบมาตรฐานหรือไม่ เช่น ISO และอื่นๆ	ไม่มี	ได้เพียงหนึ่งระบบ	สองระบบ	มากกว่าสองระบบ
23. องค์กรของท่านสามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงของระดับความต้องการที่เปลี่ยนได้รวดเร็วหรือไม่	ไม่	ตอบสนองได้แต่ไม่บ่อย	ตอบสนองได้ค่อนข้างมาก	สามารถตอบสนองได้อย่างรวดเร็ว
24. องค์กรของท่านมีการวิเคราะห์และคำนวณต้นทุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบและมีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนหรือไม่	ไม่มี คิดโดยใช้ประสบการณ์	มีบางกิจกรรม	มีเป็นส่วนมาก	มีทุกกิจกรรม
25. องค์กรของท่านมีกระบวนการที่จะช่วยสื่อสารกับคู่ค้าลูกค้าของท่านในทันทีที่พบปัญหาหรือไม่	ไม่มี	มี แต่ไม่เป็นระบบ	มี เป็นระบบ	มี เป็นระบบ และมี การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
26. องค์กรท่านทราบรอบหมุนเวียนของกระแสเงินสดหรือไม่	ไม่ทราบ	ทราบตัวเลขโดยประมาณ	ทราบตัวเลขจริง	ทราบตัวเลขจริงและมีการบันทึก

ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์				
คำถาม	1	2	3	4
27. องค์กรของท่านมีการจัดทำแผนลดต้นทุนหรือไม่	ไม่มี	มีเป็นนโยบาย แต่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ	มี และเริ่มดำเนินการบางส่วน	มี และดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ				
คำถาม	1	2	3	4
1. องค์กรของท่านมีระบบการจัดเก็บข้อมูลหรือไม่	ไม่มี	มี แต่เป็นแมนนวล (Manual)	มีการใช้คอมพิวเตอร์บางกิจกรรม บาง (ตัว)	ใช้คอมพิวเตอร์เก็บข้อมูลทั้งหมด
2. องค์กรของท่านใช้เวลาในการหาหรือเรียกดูข้อมูลต่างๆจากระบบการจัดเก็บ รวดเร็วเพียงใด	ใช้เวลานาน	ค่อนข้างนาน	ค่อนข้างรวดเร็ว	รวดเร็ว
3. องค์กรของท่านมีการประเมินประสิทธิภาพของการเก็บข้อมูลหรือไม่	ไม่มี	มีเป็นบางครั้ง	ประเมินค่อนข้างบ่อย	ประเมินอย่างสม่ำเสมอ
4. องค์กรของท่านมีการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับคู่ค้าหรือไม่	ไม่มี	มีการเชื่อมข้อมูลบางตัว	มีการเชื่อมโยงเป็นส่วนมาก	มีการเชื่อมโยงข้อมูลทุกตัว
5. องค์กรของท่านมีการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับลูกค้าหรือไม่	ไม่มี	มีการเชื่อมข้อมูลบางตัว	มีการเชื่อมโยงเป็นส่วนมาก	มีการเชื่อมโยงข้อมูลทุกตัว
6. องค์กรของท่านมีการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับหน่วยงานของรัฐหรือไม่ (เช่น กรมศุลกากร)	ไม่มี	มีการเชื่อมข้อมูลบางตัว	มีการเชื่อมโยงเป็นส่วนมาก	มีการเชื่อมโยงข้อมูลทุกตัว
7. องค์กรของท่านมีการพัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหรือไม่	ไม่มี	มีเป็นครั้งคราว ไม่บ่อย	มีค่อนข้างบ่อย	มีสม่ำเสมอ และต่อเนื่อง
ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ				
คำถาม	1	2	3	4
8. องค์กรของท่านมีการประเมินผลงานของบุคลากรผู้รับผิดชอบระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหรือไม่	ไม่มี	มีเป็นครั้งคราว ไม่บ่อย	มีค่อนข้างบ่อย	มีสม่ำเสมอ และต่อเนื่อง และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
9. องค์กรของท่านมีบุคลากรที่ดูแลรับผิดชอบด้านการบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างเพียงพอหรือไม่	ไม่มี	มีแต่ไม่ชำนาญ	มี ชำนาญ แต่ไม่เพียงพอ	มี ชำนาญ และเพียงพอ
ความร่วมมือกับองค์กรภายนอก				
คำถาม	1	2	3	4
1 องค์กรของท่านตระหนักถึงความร่วมมือระหว่างธุรกิจที่เป็นพันธมิตรและธุรกิจประเภทเดียวกันหรือไม่	ไม่	ตระหนักและมีแผนดำเนินการสร้างความร่วมมือระหว่างกัน	ตระหนักและมีแผน แต่ยังไม่ซื้อตกลงที่เป็นทางการ	ตระหนักและมีข้อตกลงอย่างเป็นทางการ

ความร่วมมือกับองค์กรภายนอก				
คำถาม	1	2	3	4
2. องค์กรของท่านมีความรู้เกี่ยวกับการร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ หรือองค์กรอื่นๆในระดับชาติหรือไม่ (กฎระเบียบ)	ไม่มี	มีเป็นส่วนน้อย	มีเป็นส่วนมาก	มีความรู้พร้อม
3. องค์กรของท่านมีการทำข้อตกลงและความร่วมมือกับลูกค้าหรือไม่	ไม่มี	มีบ้าง แต่ไม่มีรูปแบบชัดเจน	มีบ้าง เป็นรูปแบบชัดเจน	มี เป็นรูปแบบชัดเจน
4. องค์กรของท่านมีบุคลากรที่ทำหน้าที่ด้านประสานการค้าหรือไม่	ไม่มี	มี แต่ไม่มีอำนาจการตัดสินใจ	มี แต่มีอำนาจการตัดสินใจภายใต้ขอบเขตจำกัด	มี และมีอำนาจการตัดสินใจอย่างเต็มที่
ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย				
คำถาม	1	2	3	4
1. องค์กรของท่านมีการประเมินและวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยที่เกิดจากการดำเนินงานขององค์กรท่านหรือไม่	ไม่มี	มีเป็นครั้งคราว	มีการประเมินบ่อยๆ	ประเมินสม่ำเสมอ และต่อเนื่อง
2. องค์กรของท่านมีแผนในการปรับเปลี่ยนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยหรือไม่	ไม่มี	มีบางกิจกรรม	มีทุกกิจกรรม	ทุกกิจกรรม และต่อเนื่อง
ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย				
คำถาม	1	2	3	4
3. องค์กรของท่านตระหนักถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม พลังงาน และความปลอดภัย ที่อาจเกิดจากการทำงานขององค์กรของท่านหรือไม่	ไม่	ตระหนักเฉพาะที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น	ตระหนักผลกระทบที่นอกเหนือจากกฎหมายกำหนดด้วย	ตระหนักผลกระทบต่อทั้งลูกค้าและคู่ค้า
4. องค์กรของท่านมีความเข้าใจในกฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายต่างๆในระดับใด	ไม่มีความรู้	ไม่มีความรู้ แต่มีความสนใจที่จะเรียนรู้	มีความเข้าใจในกฎระเบียบต่างๆ บางส่วน	มีความเข้าใจกฎระเบียบต่างๆ มาก

สำหรับแบบสอบถามการประเมินศักยภาพที่ใช้สอบถามผู้ประกอบการสามารถแสดงได้ดังภาคผนวก จ

7.3 กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ทีมวิจัยเลือกมาเพื่อประเมินศักยภาพ

รายชื่อผู้ประกอบการที่ทางทีมวิจัยนำมาเป็นตัวอย่างสำหรับงานวิจัยครั้งนี้มาจากหน่วยงานภาคเอกชนต่างๆ ได้แก่ สมาพันธ์ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หอการค้าจังหวัดและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย โดยทีมวิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูล

ผู้ประกอบการทั้งหมด 200 ราย โดยแบ่งตามลักษณะภูมิภาค ประกอบด้วยกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 79 บริษัท ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 50 บริษัท และภาคใต้ จำนวน 71 บริษัท (หมายเหตุ เนื่องด้วยการแสดงชื่อจริงบริษัทอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทนั้นๆ งานวิจัยฉบับนี้จึงต้องกำหนดบริษัทเป็นหมายเลข)

7.4 ประเมินศักยภาพผู้ประกอบการและสรุปผล

ทางทีมที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการจำนวน 200 รายทั่วประเทศไทย โดยใช้แบบสอบถามที่ครอบคลุมปัจจัยต่างๆที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนดำเนินงานธุรกิจ เพื่อสำรวจถึงความต้องการและสิ่งที่ต้องเตรียมพร้อมสำหรับการเปิดเสรีตลาดอาเซียน โดยจากการประเมินตามเกณฑ์ที่กำหนด ผู้ประกอบการการรายใดที่ได้คะแนนน้อยกว่า 60% ในด้านใดๆ ควรได้รับการพัฒนาในด้านนั้นเพื่อเป็นการเสริมสร้างองค์ความรู้ในด้าน/เกณฑ์ต่างๆ ที่ผู้ประกอบการยังไม่พร้อมหรือขาดตกบกพร่อง ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถปรับปรุงวิธีการดำเนินงานภายในธุรกิจและภายนอก ก่อนที่ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนภายในปี 2015

ทีมวิจัยจะประเมินศักยภาพผู้ประกอบการในแต่ละด้านครบทั้ง 5 ด้าน แล้วนำคะแนนที่ได้ในแต่ละด้านมารวมกันเพื่อสรุปเป็นคะแนนรวมเพื่อประเมินภาพรวมของศักยภาพผู้ประกอบการไทย (กลุ่มตัวอย่าง) ว่าอยู่ในระดับใด นอกจากนี้ทีมวิจัยจะทำการประเมินคะแนนในแต่ละด้านเพื่อหาข้อสรุปว่าผู้ประกอบการรายใดควรมีการพัฒนาหรือเพิ่มพูนศักยภาพในด้านใดเพิ่มเติม โดยผู้ประกอบการที่มีคะแนนต่ำกว่า 60% จากคะแนนรวมทั้งหมดในด้านนั้นๆสมควรได้รับการเพิ่มพูนศักยภาพ

7.4.1 ผลการประเมิน

จากการสำรวจแบบสอบถาม ผลการประเมินทุกด้านของผู้ประกอบการทุกรายแสดงตามคะแนนสูงสุดถึงคะแนนน้อยที่สุดได้ดังตารางที่ 7.2 โดยบริษัทที่มีคะแนนสูงสุดคือ บริษัท 001 ด้วยคะแนน 913.43 และ บริษัท 200 ได้อันดับสุดท้ายด้วยคะแนนน้อยสุดคือ 404.46 คะแนน นอกจากนี้จากตารางยังแสดงให้เห็นว่าบริษัทส่วนมากที่ได้คะแนนสูงจะอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 7.2: แสดงผลคะแนนจากการสำรวจผู้ประกอบการโดยใช้แบบสอบถาม

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	จังหวัด	คะแนนรวม	ร้อยละ
1	บริษัท 001	กรุงเทพมหานคร	913.43	91.34
2	บริษัท 002	กรุงเทพมหานคร	879.17	87.92
3	บริษัท 003	กรุงเทพมหานคร	843.40	84.34
4	บริษัท 004	สงขลา	829.63	82.96
5	บริษัท 005	กรุงเทพมหานคร	826.04	82.6
6	บริษัท 006	กรุงเทพมหานคร	794.56	79.46
7	บริษัท 007	กรุงเทพมหานคร	787.62	78.76

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	จังหวัด	คะแนนรวม	ร้อยละ
8	บริษัท 008	กรุงเทพมหานคร	782.75	78.28
9	บริษัท 009	กรุงเทพมหานคร	766.44	76.64
10	บริษัท 010	กรุงเทพมหานคร	762.04	76.2
11	บริษัท 011	กรุงเทพมหานคร	753.13	75.31
12	บริษัท 012	กรุงเทพมหานคร	746.88	74.69
13	บริษัท 013	กรุงเทพมหานคร	740.63	74.06
14	บริษัท 014	กรุงเทพมหานคร	734.49	73.45
15	บริษัท 015	สมุทรปราการ	731.48	73.15
16	บริษัท 016	กรุงเทพมหานคร	730.67	73.07
17	บริษัท 017	หนองคาย	727.43	72.74
18	บริษัท 018	นนทบุรี	715.39	71.54
19	บริษัท 019	กรุงเทพมหานคร	715.39	71.54
20	บริษัท 020	สงขลา	714.12	71.41
21	บริษัท 021	กรุงเทพมหานคร	712.04	71.2
22	บริษัท 022	กรุงเทพมหานคร	711.57	71.16
23	บริษัท 023	หนองคาย	708.56	70.86
24	บริษัท 024	กรุงเทพมหานคร	708.33	70.83
25	บริษัท 025	สมุทรปราการ	706.02	70.6
26	บริษัท 026	สมุทรปราการ	703.47	70.35
27	บริษัท 027	สมุทรปราการ	703.01	70.3
28	บริษัท 028	กรุงเทพมหานคร	703.01	70.3
29	บริษัท 029	กรุงเทพมหานคร	701.85	70.19
30	บริษัท 030	กรุงเทพมหานคร	695.25	69.53
31	บริษัท 031	กรุงเทพมหานคร	693.98	69.4
32	บริษัท 032	กรุงเทพมหานคร	693.75	69.38

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	จังหวัด	คะแนนรวม	ร้อยละ
33	บริษัท 033	กรุงเทพมหานคร	689.81	68.98
34	บริษัท 034	สมุทรปราการ	688.19	68.82
35	บริษัท 035	สมุทรปราการ	685.30	68.53
36	บริษัท 036	กรุงเทพมหานคร	678.94	67.89
37	บริษัท 037	กรุงเทพมหานคร	673.96	67.4
38	บริษัท 038	สงขลา	667.82	66.78
39	บริษัท 039	กรุงเทพมหานคร	665.39	66.54
40	บริษัท 040	กรุงเทพมหานคร	656.94	65.69
41	บริษัท 041	กรุงเทพมหานคร	653.70	65.37
42	บริษัท 042	กรุงเทพมหานคร	651.04	65.1
43	บริษัท 043	กรุงเทพมหานคร	650.69	65.07
44	บริษัท 044	กรุงเทพมหานคร	649.77	64.98
45	บริษัท 045	กรุงเทพมหานคร	648.26	64.83
46	บริษัท 046	สงขลา	646.06	64.61
47	บริษัท 047	กรุงเทพมหานคร	642.82	64.28
48	บริษัท 048	กรุงเทพมหานคร	639.93	63.99
49	บริษัท 049	กรุงเทพมหานคร	636.34	63.63
50	บริษัท 050	กรุงเทพมหานคร	634.38	63.44
51	บริษัท 051	กรุงเทพมหานคร	633.45	63.34
52	บริษัท 052	กรุงเทพมหานคร	633.10	63.31
53	บริษัท 053	กรุงเทพมหานคร	631.02	63.1
54	บริษัท 054	กรุงเทพมหานคร	629.63	62.96
55	บริษัท 055	ปทุมธานี	626.62	62.66
56	บริษัท 056	กรุงเทพมหานคร	618.06	61.81
57	บริษัท 057	กรุงเทพมหานคร	616.67	61.67

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	จังหวัด	คะแนนรวม	ร้อยละ
58	บริษัท 058	กรุงเทพมหานคร	604.40	60.44
59	บริษัท 059	กรุงเทพมหานคร	590.51	59.05
60	บริษัท 060	กรุงเทพมหานคร	589.93	58.99
61	บริษัท 061	หนองคาย	581.71	58.17
62	บริษัท 062	สงขลา	580.44	58.04
63	บริษัท 063	สงขลา	573.96	57.4
64	บริษัท 064	กรุงเทพมหานคร	571.53	57.15
65	บริษัท 065	กรุงเทพมหานคร	551.74	55.17
66	บริษัท 066	สงขลา	547.11	54.71
67	บริษัท 067	อุบลราชธานี	543.06	54.31
68	บริษัท 068	สงขลา	542.48	54.25
69	บริษัท 069	สงขลา	539.58	53.96
70	บริษัท 070	สงขลา	535.42	53.54
71	บริษัท 071	กรุงเทพมหานคร	531.25	53.13
72	บริษัท 072	สงขลา	531.02	53.1
73	บริษัท 073	หนองคาย	528.36	52.84
74	บริษัท 074	อุดรธานี	520.83	52.08
75	บริษัท 075	อุบลราชธานี	520.49	52.05
76	บริษัท 076	หนองคาย	520.25	52.03
77	บริษัท 077	สงขลา	518.98	51.9
78	บริษัท 078	หนองคาย	517.71	51.77
79	บริษัท 079	ปทุมธานี	512.62	51.26
80	บริษัท 080	สงขลา	511.92	51.19
81	บริษัท 081	กรุงเทพมหานคร	510.88	51.09
82	บริษัท 082	สุราษฎร์ธานี	510.19	51.02

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	จังหวัด	คะแนนรวม	ร้อยละ
83	บริษัท 083	กรุงเทพมหานคร	510.07	51.01
84	บริษัท 084	กรุงเทพมหานคร	508.80	50.88
85	บริษัท 085	สงขลา	508.10	50.81
86	บริษัท 086	อุบลราชธานี	505.90	50.59
87	บริษัท 087	ปัตตานี	504.98	50.5
88	บริษัท 088	สงขลา	504.75	50.47
89	บริษัท 089	สงขลา	502.89	50.29
90	บริษัท 090	สงขลา	502.20	50.22
91	บริษัท 091	กรุงเทพมหานคร	501.27	50.13
92	บริษัท 092	กรุงเทพมหานคร	500.93	50.09
93	บริษัท 093	สงขลา	500.00	50
94	บริษัท 094	กรุงเทพมหานคร	499.77	49.98
95	บริษัท 095	สงขลา	499.07	49.91
96	บริษัท 096	สงขลา	498.38	49.84
97	บริษัท 097	ปัตตานี	497.92	49.79
98	บริษัท 098	หนองคาย	495.72	49.57
99	บริษัท 099	สงขลา	493.98	49.4
100	บริษัท 100	หนองคาย	493.52	49.35
101	บริษัท 101	หนองคาย	493.52	49.35
102	บริษัท 102	สงขลา	493.17	49.32
103	บริษัท 103	ปัตตานี	491.20	49.12
104	บริษัท 104	สงขลา	491.09	49.11
105	บริษัท 105	สงขลา	490.51	49.05
106	บริษัท 106	อุดรธานี	489.58	48.96
107	บริษัท 107	หนองคาย	488.19	48.82

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	จังหวัด	คะแนนรวม	ร้อยละ
108	บริษัท 108	พัทลุง	485.76	48.58
109	บริษัท 109	กรุงเทพมหานคร	484.14	48.41
110	บริษัท 110	สงขลา	483.68	48.37
111	บริษัท 111	นครศรีธรรมราช	482.52	48.25
112	บริษัท 112	ปัตตานี	482.52	48.25
113	บริษัท 113	อุดรธานี	481.71	48.17
114	บริษัท 114	หนองคาย	481.48	48.15
115	บริษัท 115	สงขลา	481.48	48.15
116	บริษัท 116	หนองคาย	479.51	47.95
117	บริษัท 117	หนองคาย	478.13	47.81
118	บริษัท 118	หนองคาย	478.01	47.8
119	บริษัท 119	หนองคาย	476.16	47.62
120	บริษัท 120	หนองคาย	475.35	47.53
121	บริษัท 121	พัทลุง	473.73	47.37
122	บริษัท 122	กรุงเทพมหานคร	473.73	47.37
123	บริษัท 123	อุดรธานี	473.26	47.33
124	บริษัท 124	หนองคาย	472.92	47.29
125	บริษัท 125	กรุงเทพมหานคร	471.18	47.12
126	บริษัท 126	อุบลราชธานี	470.02	47.00
127	บริษัท 127	กรุงเทพมหานคร	469.44	46.94
128	บริษัท 128	มุกดาหาร	469.21	46.92
129	บริษัท 129	กรุงเทพมหานคร	469.10	46.91
130	บริษัท 130	สงขลา	468.63	46.86
131	บริษัท 131	หนองคาย	466.67	46.67
132	บริษัท 132	มุกดาหาร	465.39	46.54

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	จังหวัด	คะแนนรวม	ร้อยละ
133	บริษัท 133	สงขลา	465.16	46.52
134	บริษัท 134	นครศรีธรรมราช	464.58	46.46
135	บริษัท 135	สงขลา	464.24	46.42
136	บริษัท 136	พัทลุง	463.66	46.37
137	บริษัท 137	อุบลราชธานี	463.54	46.35
138	บริษัท 138	สงขลา	463.43	46.34
139	บริษัท 139	สงขลา	462.96	46.30
140	บริษัท 140	สงขลา	462.15	46.22
141	บริษัท 141	กรุงเทพมหานคร	461.81	46.18
142	บริษัท 142	นครศรีธรรมราช	461.46	46.15
143	บริษัท 143	หนองคาย	461.23	46.12
144	บริษัท 144	หนองคาย	461.11	46.11
145	บริษัท 145	สงขลา	459.61	45.96
146	บริษัท 146	สงขลา	459.38	45.94
147	บริษัท 147	หนองคาย	459.26	45.93
148	บริษัท 148	หนองคาย	458.56	45.86
149	บริษัท 149	หนองคาย	458.33	45.83
150	บริษัท 150	อุบลราชธานี	457.52	45.75
151	บริษัท 151	หนองคาย	457.18	45.72
152	บริษัท 152	หนองคาย	456.83	45.68
153	บริษัท 153	หนองคาย	456.02	45.6
154	บริษัท 154	อุดรธานี	455.90	45.59
155	บริษัท 155	กรุงเทพมหานคร	455.67	45.57
156	บริษัท 156	สงขลา	455.56	45.56
157	บริษัท 157	สตูล	455.32	45.53

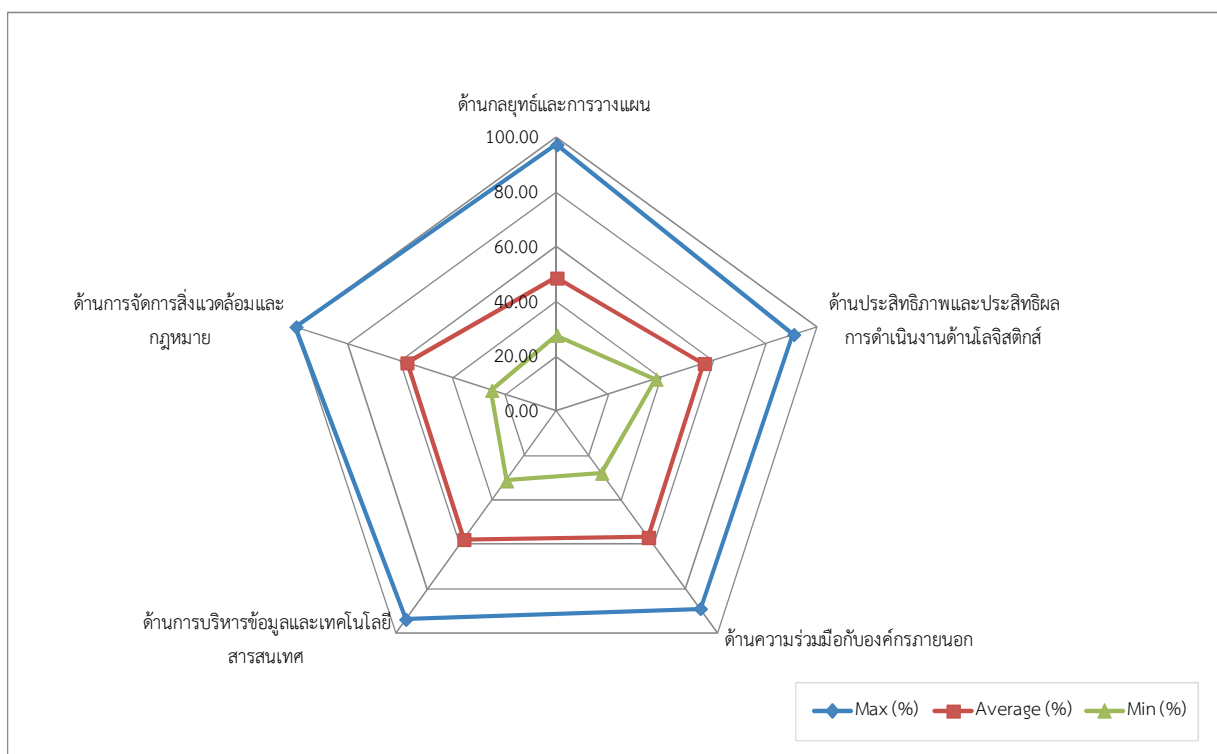
ลำดับที่	ชื่อบริษัท	จังหวัด	คะแนนรวม	ร้อยละ
158	บริษัท 158	สงขลา	455.21	45.52
159	บริษัท 159	สงขลา	455.09	45.51
160	บริษัท 160	หนองคาย	454.86	45.49
161	บริษัท 161	พัทลุง	454.05	45.41
162	บริษัท 162	พัทลุง	453.94	45.39
163	บริษัท 163	สตูล	452.08	45.21
164	บริษัท 164	หนองคาย	451.16	45.12
165	บริษัท 165	สงขลา	450.00	45.00
166	บริษัท 166	กรุงเทพมหานคร	449.77	44.98
167	บริษัท 167	อุบลราชธานี	449.77	44.98
168	บริษัท 168	ตรัง	447.92	44.79
169	บริษัท 169	สงขลา	447.80	44.78
170	บริษัท 170	กรุงเทพมหานคร	446.64	44.66
171	บริษัท 171	สงขลา	446.30	44.63
172	บริษัท 172	หนองคาย	445.95	44.59
173	บริษัท 173	บึงกาฬ	445.72	44.57
174	บริษัท 174	กรุงเทพมหานคร	445.37	44.54
175	บริษัท 175	สงขลา	445.02	44.50
176	บริษัท 176	สงขลา	445.02	44.50
177	บริษัท 177	กรุงเทพมหานคร	444.68	44.47
178	บริษัท 178	นครศรีธรรมราช	444.44	44.44
179	บริษัท 179	สงขลา	443.52	44.35
180	บริษัท 180	กรุงเทพมหานคร	443.40	44.34
181	บริษัท 181	สงขลา	442.94	44.29
182	บริษัท 182	นครศรีธรรมราช	442.59	44.26

ลำดับที่	ชื่อบริษัท	จังหวัด	คะแนนรวม	ร้อยละ
183	บริษัท 183	หนองคาย	441.55	44.16
184	บริษัท 184	สงขลา	439.58	43.96
185	บริษัท 185	สงขลา	439.24	43.92
186	บริษัท 186	สงขลา	438.77	43.88
187	บริษัท 187	สงขลา	438.31	43.83
188	บริษัท 188	สงขลา	437.85	43.78
189	บริษัท 189	หนองคาย	437.50	43.75
190	บริษัท 190	กรุงเทพมหานคร	436.69	43.67
191	บริษัท 191	กรุงเทพมหานคร	436.00	43.60
192	บริษัท 192	กรุงเทพมหานคร	435.42	43.54
193	บริษัท 193	นครพนม	431.83	43.18
194	บริษัท 194	อุดรธานี	430.90	43.09
195	บริษัท 195	สตูล	414.35	41.44
196	บริษัท 196	สงขลา	412.15	41.22
197	บริษัท 197	สงขลา	411.69	41.17
198	บริษัท 198	สงขลา	408.10	40.81
199	บริษัท 199	อุดรธานี	400.58	40.06
200	บริษัท 200	หนองคาย	400.46	40.05

เมื่อพิจารณาประเมินผู้ประกอบการแยกในแต่ละด้าน คะแนนที่ผู้ประกอบการแต่ละรายได้คะแนนในแต่ละด้านแสดงในภาคผนวก ดังตารางที่ ... ถึง ... โดยสามารถสรุปผลได้ว่าค่าสูงสุด ค่าเฉลี่ย และค่าต่ำสุด ของคะแนนที่ได้จากผู้ประกอบการทั้งในแต่ละด้าน แสดงดังตาราง 7.2 และเมื่อนำผลที่ได้ไปแสดงเป็นกราฟ สามารถแสดงได้ดังแผนภาพที่ 7.1 นอกจากนี้เมื่อพิจารณาจำนวนบริษัทที่ได้คะแนนตามเกณฑ์ต่างๆ ผลที่ได้แสดงดังตารางที่ 7.3

ตารางที่ 7.3: จำนวนบริษัทที่ได้คะแนนตามเกณฑ์ต่างๆ

เกณฑ์การประเมินด้านต่างๆ	Max (%)	Average (%)	Min (%)
ด้านกลยุทธ์และการวางแผน	97.22	48.64	27.78
ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์	90.74	56.46	37.96
ด้านความร่วมมือกับองค์กรภายนอก	88.89	56.78	27.78
ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ	93.75	57.75	31.25
ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย	100.00	57.47	25.00



แผนภาพที่ 7.1: แสดงผลการสำรวจความต้องการและประเมินศักยภาพของผู้ประกอบการ

ตารางที่ 7.4: แสดงจำนวนบริษัทที่ได้คะแนนในระดับต่างๆ

เกณฑ์การประเมินด้านต่างๆ	จำนวนบริษัทที่ได้คะแนนในระดับต่างๆ			
	80-100%	70-79%	60-69%	< 60%
ด้านกลยุทธ์และการวางแผน	10	21	19	150
ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์	6	23	30	141
ด้านความร่วมมือกับองค์กรภายนอก	7	17	47	129
ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ	16	12	63	109
ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย	19	17	50	114

จากตารางที่ 7.4 พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ (มากกว่า 70%) มีคะแนนน้อยกว่า 60% แสดงถึงศักยภาพในด้านต่างๆ ค่อนข้างน้อย มีเพียงส่วนน้อยประมาณ 3-10% เท่านั้นที่มีศักยภาพอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” คือได้คะแนนมากกว่า 80% ในแต่ละด้าน และมีประมาณ 6-11% ที่มีคะแนนอยู่ในระดับ “ดี” คือได้คะแนนอยู่ระหว่าง 70-79% ดังนั้นผู้ประกอบการควรต้องได้รับการพัฒนาศักยภาพในด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่มีคะแนนน้อยกว่า 60% ควรได้รับการพัฒนาความรู้ในทุกๆ ด้าน ได้แก่

1. ด้านกลยุทธ์และการวางแผน ผู้ประกอบที่ได้คะแนนต่ำกว่า 60% ซึ่งเป็นกลุ่มที่อาจไม่มีการวางแผนอย่างเป็นทางการ รวมทั้งขาดแผนพัฒนาและปรับปรุงกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่เป็นลายลักษณ์อักษร ส่วนมากเป็นการวางแผนแบบไม่เป็นทางการและไม่มีการวางแผนอย่างเป็นระบบ รวมทั้งไม่มีการตั้งดัชนีชี้วัดที่ชัดเจน เพราะฉะนั้นบริษัทเหล่านี้ควรได้รับการพัฒนาด้านการวางแผนกลยุทธ์ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งมีการปรับแผนกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นในโลกธุรกิจ
2. กลยุทธ์ในการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานด้าน Logistics เพื่อสร้างองค์ความรู้ที่สามารถวิเคราะห์ปัญหา และสามารถวางแผนกลยุทธ์เชิงรับและเชิงรุกทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อสร้างโอกาสในการทำกำไรในการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ
3. การเพิ่มมูลค่าในธุรกิจโลจิสติกส์ โดยเน้นด้านความรู้ในการเพิ่มมูลค่าของเงินทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ การวางแผนด้านโซ่อุปทานและระบบการจัดการ ด้วยการเข้าถึงข้อมูลที่ต้องการ และรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับทุกกิจกรรมของโซ่อุปทานซึ่งส่งผลให้ธุรกิจสามารถทำการตัดสินใจในเรื่องการให้บริการในธุรกิจได้อย่างถูกต้องแม่นยำ รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงความต้องการของลูกค้าอย่างพลวัต อีกทั้งการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างคู่ค้าขององค์กรธุรกิจอันเป็นการสร้างความมั่นคงในการรักษาลูกค้ารวมถึงการขยายฐานลูกค้าในอนาคต

4. การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินกิจการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน รวมทั้งการนำระบบเทคโนโลยีแบบต่างๆแต่ละชนิด เช่น Bar code, RFID และ ระบบ EDI (Electronic Data Interchange) มาประยุกต์ในการทำงาน
5. กฎหมาย ความร่วมมือและการค้าระหว่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่อง สิทธิพิเศษทางศุลกากร (GSP) เขตการค้าเสรี (FTA) สหภาพศุลกากร (Customs Union) มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (AD) และ มาตรการตอบโต้การอุดหนุน (CVD) ตลอดจนอุปสรรคทางการค้าในรูปของพิกัดศุลกากร (TB) และที่มีในรูปของพิกัดศุลกากร (NTB) เช่น อุปสรรคทางการค้าในทางเทคนิค (Technical Barriers) กับการจำกัดโควต้า และเรื่องการเปิดเสรีการค้าด้านสินค้าและบริการ (Liberalization of Trade in Goods and Services) กับความตกลงก่อตั้งเขตการค้าเสรีซึ่งมีผลกระทบต่อประเทศไทย
6. กฎระเบียบและวิธีการในการค้าระหว่างประเทศ โดยเน้นเรื่องกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสัญญาการส่งออกและนำเข้า ซึ่งสินค้า Incoterms โดยเฉพาะเลตเตอร์ออฟเครดิต พิธีการศุลกากรระหว่างประเทศ การประกันภัยทางทะเลและทางอากาศ รวมถึงวิธีการและตัวอย่างในการจัดทำเอกสารต่างๆ

รวมทั้งผู้ประกอบการไทยควรต้องคำนึงถึงสิ่งต่างๆเหล่านี้ในเตรียมความพร้อมในการก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ

- **ความตระหนัก:** ผู้ประกอบการไทยควรทำความรู้จักและความเข้าใจในการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของ AEC โดยมองเป็นโอกาสในการขยายธุรกิจไทยไปสู่ระดับภูมิภาคและระดับโลกต่อไป
- **การปรับตัว:** ผู้ประกอบการไทยควรมีการเตรียมความพร้อมและปรับตัวให้เข้ากับกระแสความตื่นตัวในเรื่องของการก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- **การสร้างพลังร่วม:** ผู้ประกอบการไทยในทุกส่วนควรสร้างความร่วมมือและเตรียมความพร้อมร่วมกัน ระหว่างกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง รวมถึงภาครัฐและภาคเอกชน

อย่างไรก็ตามการจะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน และประสบผลสำเร็จทางด้านความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการจากประเทศสมาชิกรวมถึงการจะผลักดันให้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจและการค้าให้เหมือนกับกลุ่มสหภาพยุโรป (EU: European Union) ได้นั้น ภาครัฐบาลและภาคผู้ประกอบการเอกชนของไทยจะต้องมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินการร่วมกัน รวมถึงต้องมีการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของระบบเศรษฐกิจระดับภูมิภาคในอนาคตอันใกล้

บทที่ 8

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

8.1 สรุปผลการวิเคราะห์และประเมินศักยภาพเบื้องต้นของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

จากการศึกษาวิจัยพบว่า ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนสามารถแบ่งตามมิติต่างๆ เช่น มิติทางการศึกษา มิติทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน มิติด้านแรงงาน และ มิติทางด้านการค้าและการลงทุน โดยถ้าแบ่งตามลักษณะมิติดังกล่าวจะสามารถจำแนกประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนได้ดังนี้

- กลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย และไทย
- กลุ่มประเทศในกลุ่ม CLMV ได้แก่ เวียดนาม สหภาพพม่า กัมพูชา และ สปป.ลาว
- กลุ่มประเทศที่เป็นเกาะ ได้แก่ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และ บรูไน

8.1.1 เมื่อพิจารณาด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และ ไทย มีระบบเชื่อมโยงโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์แบบและครบวงจร โดยเฉพาะประเทศสิงคโปร์นั้นถือว่าโดดเด่นในเรื่องระบบโลจิสติกส์มากที่สุดทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยประเทศสิงคโปร์ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 1 ของดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index) และท่าเรือสิงคโปร์ได้รับรางวัลท่าเรือขนส่งสินค้าที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชีย จากการประกาศรางวัล Asian Freight and Supply Chain Awards (AFSCA) ประจำปี 2013 ซึ่งได้จัดขึ้นเป็นครั้งที่ 27 ณ กรุงปักกิ่ง ประเทศจีน สำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศ CLMV นั้น จากการลงศึกษาพื้นที่ของทีเอ็มวีฯ พบว่า ระบบโลจิสติกส์เพิ่งจะเริ่มมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเน้นการพัฒนาจากเมืองหลวงหรือเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจก่อน ไม่ว่าจะเป็น ถนน ท่าเรือ ทางรถไฟ หรือสนามบิน แต่เมื่อออกนอกเขตเมืองเหล่านี้แล้ว โครงสร้างพื้นฐานของประเทศในกลุ่มนี้ยังต้องมีการเร่งพัฒนาอีกมาก ส่วนกลุ่มประเทศที่เป็นเกาะนั้นมีระบบโลจิสติกส์ที่ไม่โดดเด่นนัก โดยประเทศเหล่านี้จะเน้นไปที่การพัฒนาท่าเรือ เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศอื่นในกลุ่มสมาชิกอาเซียนและประเทศต่างๆ ทั่วโลก

8.1.2 เมื่อพิจารณาด้านแรงงาน พบว่าประเทศที่มีกลุ่มแรงงานมากที่สุดในอาเซียน คือ ประเทศอินโดนีเซีย รองลงมา คือ ประเทศเวียดนาม ฟิลิปปินส์ ไทย และ พม่า ตามลำดับ โดยประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่ถือได้ว่ามีทักษะแรงงานสูง ส่งผลให้ค่าจ้างแรงงานสูงที่สุดในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งประเทศสิงคโปร์ยังคงเป็นผู้นำในด้านการศึกษา โดยการจัดอันดับมหาวิทยาลัยชั้นนำของอาเซียนโดย QS World University Ranking 2011 พบว่ามหาวิทยาลัย National University of Singapore ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 1 ส่วนมหาวิทยาลัยมหิดลและจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยของประเทศไทยนั้น ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 3 และ 5 ตามลำดับ ส่วนแรงงานในกลุ่มประเทศ CLMV ยังต้องเร่งพัฒนาอีกมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการพัฒนาฝีมือเฉพาะด้าน

8.1.3 ในเรื่องการค้า การลงทุน อุตสาหกรรมนั้น ภูมิภาคอาเซียนถือได้ว่ามีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และแร่ธาตุที่หายากมาก เช่น ยางพารา ดีบุก และ สังกะสี เป็นต้น ซึ่งการมีทรัพยากรธรรมชาติเป็นจำนวนมากนั้นจะทำให้อาเซียนกลายเป็นผู้นำในการกำหนดราคาของตลาดโลกได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอินโดนีเซียซึ่งนับว่าเป็นประเทศที่มีความพร้อมด้านทรัพยากรธรรมชาติมากที่สุดในอาเซียน ส่วน สปป.ลาวและพม่าก็พร้อมที่จะเป็นแหล่งผลิตไฟฟ้าขนาดใหญ่ของภูมิภาคอาเซียนที่พร้อมที่จะเป็นฐานการผลิตอาหารและสินค้าเกษตรที่สำคัญ รวมถึงเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม แหล่งวัตถุดิบ และ โซ่อุปทานที่สำคัญของโลก นอกจากนี้ภูมิภาคอาเซียนยังเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สำคัญของโลกอีกด้วย

เมื่อพิจารณาด้านอุตสาหกรรมและสินค้า พบว่าประเทศมีทิศทางในการพัฒนาที่แตกต่างกัน (แสดงดังตารางที่ 8.1) ดังนั้นต้องมีการวางกลยุทธ์ที่เหมาะสมตามสภาพแวดล้อมทางธุรกิจของประเทศนั้นๆ รวมทั้งต้องมีการวางแผนการจัดการ

ระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมต่อประเภทของธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องต่อขีดความสามารถในการแข่งขันด้าน เช่น อุตสาหกรรมเหมืองแร่เป็นสินค้าที่มีปริมาณมากและมูลค่าเพิ่มต่ำควรจะใช้การขนส่งทางน้ำหรือทางราง อุตสาหกรรมแฟชั่นต้องเน้นการขนส่งทางอากาศเป็นหลัก

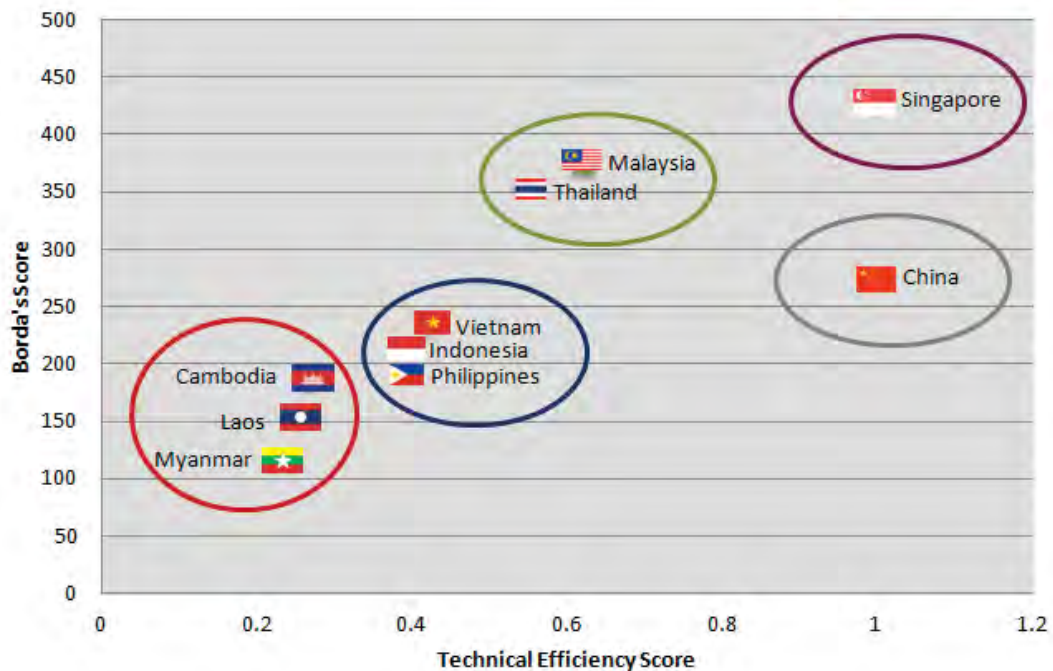
ตารางที่ 8.1: แสดงสินค้าและอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศ

ประเทศ	สินค้าเกษตรกรรม	สินค้าอุตสาหกรรม	ประเทศคู่ค้าที่นำเข้าหรือส่งออก
บรูไน	ข้าว ผักและผลไม้ โกโก้ พะปาย	น้ำมัน ปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติ ก่อสร้าง	ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ จีน มาเลเซีย
กัมพูชา	ข้าว ยางพารา ข้าวโพด เม็ดมะม่วงหิมพานต์ มันสำปะหลัง ไหม ประมง	ท่องเที่ยว สิ่งทอ ก่อสร้าง โรงสีข้าว ไม้แปรรูป ยาง ซีเมนต์ เหมืองเพชร พลอย	สหรัฐอเมริกา แคนาดา เยอรมัน ไทย เวียดนาม จีน สิงคโปร์
อินโดนีเซีย	ยางพารา น้ำมันปาล์ม สัตว์ปีก เนื้อวัว ป่าไม้ กุ้ง โกโก้ สมุนไพร น้ำมัน	น้ำมัน ปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติ สิ่งทอ ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เหมืองแร่ ซีเมนต์ เครื่องมือแพทย์ ปุ๋ยเคมี อาหาร การท่องเที่ยว	ญี่ปุ่น จีน สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ ไทย อินเดีย
ลาว	มันฝรั่ง ผัก ข้าวโพด กาแฟ อ้อย ยาสูบ ฝ้าย ใบชา ถั่ว ข้าว มันสำปะหลัง	เหมืองแร่ ป่าไม้ พลังงานไฟฟ้า แปรรูปเกษตร ยาง สิ่งทอ การท่องเที่ยว	ไทย จีน เวียดนาม
มาเลเซีย	น้ำมันปาล์ม ยางพารา โกโก้ ป่าไม้ ข้าว	แปรรูปยางพารา และน้ำมันปาล์ม ปิโตรเลียมและก๊าซธรรมชาติ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ แปรรูปไม้	ญี่ปุ่น จีน สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ ไทย อินเดีย อินโดนีเซีย
พม่า	ข้าว ถั่ว ธัญพืช อ้อย ประมงและสัตว์น้ำ ไม้เนื้อแข็ง	แปรรูปเกษตร ไม้แปรรูป ทองแดง เหล็ก ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ปุ๋ย ก๊าซธรรมชาติ สิ่งทอ ก่อสร้าง อัญมณี	ไทย จีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้
ฟิลิปปินส์	อ้อย มะพร้าว ถั่วลิสง สับปะรด ข้าว มะม่วง ทุเรียน ปลา	อิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอ รองเท้า ยา อาหาร ประมง	ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา จีนฮ่องกง สิงคโปร์ ไต้หวัน ไทย
สิงคโปร์	ถั่วลิสง สัตว์ปีก ไข่ ปลา	อิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์ บริการทางการเงิน น้ำมันสำเร็จรูป อาหาร และยา ซ่อมเรือ ทำเรือขนถ่ายสินค้า	มาเลเซีย ฮ่องกง อินโดนีเซีย จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น
ไทย	ข้าว มันสำปะหลัง ยาง ข้าวโพด อ้อย มะพร้าว ถั่วเหลือง	การท่องเที่ยว สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์แปรรูปทางการเกษตร เครื่องดื่ม ยาสูบ ซีเมนต์ ยานยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้พลาสติก	จีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ฮ่องกง สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ มาเลเซีย เกาหลี สิงคโปร์

ประเทศ	สินค้าเกษตรกรรม	สินค้าอุตสาหกรรม	ประเทศคู่ค้าที่นำเข้าหรือส่งออก
เวียดนาม	ข้าวเปลือก กาแฟ ชา พริกไทย ถั่วเหลือง เม็ดมะม่วงหิมพานต์ อ้อย ถั่ว ถั่วลิสง สัตว์ปีก ปลา อาหารทะเล	อาหารแปรรูป สิ่งทอ รองเท้า เหมืองแร่ ถ่านหิน เหล็ก ปุ๋ยเคมี	สหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ฮ่องกง ไทย สิงคโปร์

8.2 สรุปผลการวิเคราะห์โอกาสความน่าลงทุนของประเทศในกลุ่มอาเซียนและจีน

การวิเคราะห์โอกาสความน่าลงทุนของประเทศต่าง ๆ นั้นจะดำเนินการด้วยการวิเคราะห์ 2 มิติ คือ มิติด้านประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่าง ๆ โดยใช้เทคนิค Data Envelopment Analysis หรือ การวิเคราะห์ข้อมูลโอบล้อมในการประเมินประสิทธิภาพ และ มิติอันดับความน่าลงทุนของทุกประเทศ โดยใช้การจัดอันดับด้วยวิธี Borda's Scoring Rule ผลที่ได้แสดงดังแผนภาพที่ 8.1



แผนภาพที่ 8.1: การจัดกลุ่มศักยภาพการลงทุนในอาเซียนและจีน

ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์โอกาสความน่าลงทุนของประเทศในกลุ่มอาเซียนและจีน สามารถแบ่งกลุ่มประเทศต่างๆตามประสิทธิภาพและโอกาสความน่าลงทุนได้ 5 กลุ่ม โดยแต่ละกลุ่มประกอบด้วยประเทศที่แตกต่างกันและสามารถอธิบายได้ดังนี้

- **กลุ่มที่ 1:** กลุ่มประสิทธิภาพสูง-โอกาสความน่าลงทุนสูง (High Efficiency – High Opportunity) มีเพียงประเทศเดียวคือประเทศสิงคโปร์

ทางด้านประสิทธิภาพ พบว่าประเทศสิงคโปร์มีการผลิตอยู่บนขอบเขตประสิทธิภาพ และมีขนาดของการผลิตที่เหมาะสม (ค่าคะแนนประสิทธิภาพเชิงเทคนิค และคะแนนประสิทธิภาพขนาด = 1) จากการประเมินปัจจัยการผลิต และผลผลิตข้างต้น ในส่วนของโอกาสการลงทุน พบว่ามีความพร้อมทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความโดดเด่น

เด่นทางด้านสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (อัตราการศึกษาเติบโตทางเศรษฐกิจสูง การว่างงานต่ำ รวมทั้งการมีเสถียรภาพทั้งภายใน และภายนอกประเทศ) รวมทั้งปัจจัยทางด้านสังคม เช่น การพัฒนาทรัพยากรบุคคล อยู่ในระดับที่ดีมาก

อย่างไรก็ตามแต่เมื่อวิเคราะห์จากสถานะอื่นๆ พบว่าสิงคโปร์มีตลาดความต้องการขนาดเล็ก และส่วนมากเน้นที่ความต้องการสินค้าอุปโภคและบริโภคเพราะไม่สามารถผลิตได้เอง เนื่องจากค่าจ้างแรงงานค่อนข้างแพงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน ต้องอาศัยการนำเข้าสินค้าอุปโภคและบริโภคจากต่างประเทศ จึงไม่เหมาะกับการลงทุนเป็นฐานการผลิตสินค้า แต่เหมาะกับการลงทุนในสินค้าที่มีมูลค่าสูงและเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการรายย่อยในการทดสอบตลาดก่อนที่จะขยายตลาดส่งออกไปยังสหรัฐและสหภาพยุโรป สิงคโปร์เป็นผู้นำในหลายด้านไม่ว่าจะเป็นด้านการเมือง เศรษฐกิจ โลจิสติกส์ เทคโนโลยีและการสื่อสาร รวมทั้งบุคลากรมีความรู้ความสามารถถึงเหมาะกับการเป็นศูนย์กลางด้านเทคโนโลยีและการสื่อสารต่างๆ รวมทั้งกฎหมายของสิงคโปร์ก็เปิดโอกาสให้กับนักลงทุนต่างชาติด้วยนโยบายการค้าเสรีไม่มีการเก็บภาษีนำเข้าและสามารถมีผู้ถือหุ้นต่างชาติทั้งหมด รวมทั้งไม่มีข้อจำกัดในการแลกเปลี่ยนและการส่งเงินกำไรจากการประกอบการกลับประเทศ แต่กระนั้นการลงทุนหรือดำเนินธุรกิจในสิงคโปร์ต้องคำนึงหรือต้องตระหนักเกี่ยวกับแรงงานและวัตถุดิบที่อาจมีต้นทุนที่สูงและไม่เพียงพอต่อความต้องการได้

■ **กลุ่มที่ 2:** กลุ่มประสิทธิภาพปานกลาง-โอกาสความนำลงทุนปานกลาง (Medium Efficiency – Medium Opportunity) มีเพียงประเทศเดียวคือสาธารณรัฐประชาชนจีน

สาธารณรัฐประชาชนจีนมีการผลิตอยู่บนขอบเขตประสิทธิภาพ และมีขนาดของการผลิตที่เหมาะสม ถึงแม้สภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนอยู่ในระดับที่ดีแต่เมื่อประมวลผลโดยรวมยังมีปัญหาคอร์รัปชันที่ยังมีอยู่ รวมถึงระเบียบพิธีการทางด้านศุลกากรยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุงให้มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น อีกทั้งสภาพแวดล้อมยังไม่เอื้ออำนวยให้การเริ่มดำเนินธุรกิจได้อย่างรวดเร็วจึงส่งผลให้คะแนนโอกาสการลงทุนอยู่ในระดับปานกลาง

จีนเป็นประเทศที่ใหญ่ มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และมีประชากรจำนวนมาก ทำให้มีขนาดตลาดที่ใหญ่ พร้อมทั้งจีนมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆอย่างต่อเนื่องทำให้มีความพร้อมสำหรับอุตสาหกรรมและการขนส่ง แต่อย่างไรก็ตามดังได้กล่าวไว้แล้วว่าจีนเป็นประเทศที่ใหญ่ทำให้การกระจายสินค้าไปยังมณฑลต่างอาจทำได้ไม่ครอบคลุม และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้นกระจุกตัวอยู่เฉพาะในเมืองและเขตเศรษฐกิจ ทำให้ต้นทุนการกระจายสินค้ามีต้นทุนสูงตามไปด้วย รวมทั้งประชากรมีจำนวนมากทำให้การอุปโภคบริโภคมีอัตราสูงตามไปด้วย ส่งผลต่อปริมาณไฟฟ้าและน้ำที่อาจไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากรโดยเฉพาะในพื้นที่ห่างไกลในมณฑลต่างๆ

อย่างไรก็ตาม การเข้าไปลงทุนหรือทำธุรกิจในจีนควรตระหนักถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น จีนมีการเก็บภาษีที่ค่อนข้างสูง ต้นทุนเชื้อเพลิงมีราคาแพง ค่าแรงงานที่เพิ่มขึ้น และจำนวนแรงงานด้านโลจิสติกส์อาจจะไม่เพียงพอและต้องมีการพัฒนาทั้งทางด้านทักษะและภาษาที่ใช้สื่อสารหรือภาษาสำหรับการติดต่อประเทศอื่นๆ ด้วย

■ **กลุ่มที่ 3:** กลุ่มประสิทธิภาพปานกลาง-โอกาสความนำลงทุนสูง (Medium Efficiency – High Opportunity) ประกอบด้วย 2 ประเทศคือ ประเทศไทย และมาเลเซีย

ในกลุ่มนี้ค่าคะแนนประสิทธิภาพอยู่ในระดับปานกลางในช่วง 0.5 – 0.6 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า ฟังก์ชันการผลิตของประเทศในกลุ่มนี้ สามารถลดระดับการใช้ปัจจัยการผลิตลงได้โดยไม่มีผลกระทบต่อปริมาณผลผลิตของประเทศ สำหรับในส่วนของคะแนนโอกาสการลงทุน พบว่าทั้งสองประเทศมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างแข็งแกร่ง ระบบโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในเกณฑ์ดี รวมทั้งประสิทธิภาพทางด้านพิธีการศุลกากรอยู่ในเกณฑ์ดีมาก

เมื่อพิจารณาถึงความน่าลงทุนในประเทศมาเลเซียนั้นจะเห็นว่า มีแหล่งทรัพยากรและแหล่งพลังงานที่สำคัญ มีระบบโลจิสติกส์ที่ครบวงจรและระบบสาธารณสุขที่พร้อม แรงงานมีทักษะฝีมือและสื่อสารภาษาอังกฤษได้ดี สามารถเป็นศูนย์กลางการผลิตอาหารฮาลาลของโลกได้ แต่กฎระเบียบบางอย่างไม่ชัดเจนและไม่โปร่งใส กฎหมายอ้างอิงตามหลักศาสนาอิสลามเป็นส่วนใหญ่ และ มีการกีดกันทางการค้าอาจส่งผลให้นักลงทุนไม่มั่นใจและ ไม่มีความมั่นคงในการทำธุรกิจ รวมทั้งการแข่งขันค่อนข้างสูง แต่อย่างไรก็ตามมาเลเซียไม่ได้มีระเบียบ กฎเกณฑ์ ข้อบังคับในการนำเงินออกนอกประเทศ ดังนั้นผู้ประกอบการที่เดินทางไปลงทุนในมาเลเซีย จึงสามารถนำเงินกลับประเทศได้ทั้งหมด

■ **กลุ่มที่ 4:** กลุ่มประสิทธิภาพต่ำ-โอกาสความน่าลงทุนปานกลาง (Low Efficiency – Medium Opportunity) ประกอบด้วย 3 ประเทศ คือ ประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และ เวียดนาม

ประเทศในกลุ่มนี้มีระดับประสิทธิภาพค่อนข้างต่ำ โดยเฉลี่ยมีค่าคะแนนประสิทธิภาพอยู่ในช่วง 0.3 – 0.5 เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียน การใช้ปัจจัยแรงงานในการผลิตยังขาดประสิทธิภาพ ส่งผลให้ระดับผลผลิตค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับจำนวนปัจจัยการผลิตที่ใช้ ในส่วนคะแนนโอกาสการลงทุนอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน อัตราการว่างงาน อัตราเงินเฟ้อ และต้นทุนการกู้ยืมในประเทศเหล่านี้ค่อนข้างสูง มีปัญหาคอร์รัปชันรุนแรง และขาดการพัฒนาทรัพยากรบุคคล อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาปัจจัยอื่นๆสำหรับการลงทุนของแต่ละประเทศในกลุ่มนี้สามารถสรุปได้ดังนี้

- ประเทศอินโดนีเซีย ตลาดมีขนาดใหญ่มากเพราะประชากรมีจำนวนมากที่สุดในบรรดาประเทศต่างๆในอาเซียน คิดเป็นประมาณ 50% ของประชากรทั้งหมดในอาเซียน แต่แรงงานถูก ระบบราชการมีกระบวนการมาก และซับซ้อน การผลิตในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการในประเทศต้องอาศัยการนำเข้า ลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะทำให้การขนส่งมีต้นทุนสูงและยังไม่มีประสิทธิภาพ และยังต้องการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณสุขเป็นจำนวนมาก

- ประเทศฟิลิปปินส์ ประชากรมีความรู้ด้านไอทีและภาษาอังกฤษดี การเมืองมีเสถียรภาพ เศรษฐกิจของประเทศมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีมาตรการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี และมีกฎระเบียบขั้นตอนการนำเข้ายุ่งยาก ใช้เวลานาน ขาดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตลาดมีขนาดใหญ่

- ประเทศเวียดนาม มีผู้ประกอบการโลจิสติกส์เป็นจำนวนมากทำให้การแข่งขันค่อนข้างสูง แรงงานมีความขยัน อดทน เรียนรู้เร็ว มีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบบ่อยครั้ง การจราจรในเมืองใหญ่มีปัญหา แรงงานมีการศึกษาค่าแรงต่ำ การเมืองมีเสถียรภาพ

■ **กลุ่มที่ 5:** กลุ่มประสิทธิภาพต่ำ-โอกาสความน่าลงทุนต่ำ (Low Efficiency and Opportunity) ได้แก่ ประเทศ ลาว กัมพูชา และ พม่า

ทั้งระดับของประสิทธิภาพ และค่าคะแนนประสิทธิภาพการลงทุนอยู่ในระดับต่ำ อันเนื่องมาจาก ความมั่นใจของนักลงทุนทั้งในเรื่องของเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งนโยบายยังมีความไม่แน่นอน ประสิทธิภาพของแรงงานยังอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งสะท้อนให้เห็นจากค่าคะแนนประสิทธิภาพที่ค่อนข้างต่ำ

ประเทศในกลุ่มนี้ยังมีการพัฒนาค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆในกลุ่มสมาชิก ความเจริญของประเทศอยู่ระหว่างการพัฒนาทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณสุขพื้นฐาน และพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้รองรับการเปิดเสรีการค้า โดยได้รับการช่วยเหลือด้านการเงินจากประเทศต่างๆที่พัฒนาแล้ว อย่างไรก็ตามด้วยค่าแรงงานที่ถูกทำให้เหมาะกับการเป็นฐานการผลิตเพื่อผลิตสินค้ากระจายในประเทศและส่งไปยังประเทศต่างๆโดยรอบ แต่เมื่อพิจารณาแต่ละประเทศสามารถสรุปได้ดังนี้

- ประเทศ สปป.ลาว การเมืองมีเสถียรภาพแต่กฎหมายอาจแตกต่างกันแต่ละแขวงการปกครอง แรงงานมีราคาถูกแต่เป็นแรงงานที่ไร้ฝีมือ และตลาดค่อนข้างเล็กเนื่องจากประชากรมีจำนวนไม่มากและประชากรส่วนใหญ่มีฐานะยากจน และมีทางเลือกน้อย

นอกจากนี้ลักษณะภูมิประเทศยังเป็น land lock ที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล และไม่มีระบบขนส่งทางรถไฟทำให้การขนส่งถูกจำกัดว่าต้องขนส่งทางรถบรรทุกหรือทางอากาศเท่านั้น อย่างไรก็ตามระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศของ สปป.ลาวก็ยังไม่มีประสิทธิภาพ

ระบบการค้าระหว่างประเทศของ สปป.ลาว ยังไม่เป็นสากล และไม่มีความแน่นอน มีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎระเบียบบ่อยครั้ง และในแต่ละแขวงมีการจัดเก็บอัตราภาษีที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้ส่งออกมีความสับสน และไม่สามารถวางแผนระยะยาวได้ รวมทั้งขั้นตอนการนำเข้า และการออกเอกสารของ สปป.ลาว มีความยุ่งยาก ซับซ้อน ลำบาก รวมทั้งต้องยื่นขอใบอนุญาตนำเข้าหลังจากที่สินค้ามาถึงท่าแล้วเท่านั้น และต้องยื่นขออนุญาตจากหลายหน่วยงาน

- ประเทศกัมพูชา เปิดประเทศให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนได้มากขึ้น โดยรัฐบาลกัมพูชาดำเนินนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) ตามพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาตั้งฐานการผลิตและสร้างรายได้จากการส่งออกให้แก่ประเทศ แต่สภาพการเมืองยังขาดเสถียรภาพ รวมทั้งกฎระเบียบทางการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อย อัตราเงินเฟ้อสูง และคนกัมพูชายังขาดความรู้ และ Know-how เรื่องโลจิสติกส์และการขนส่ง แต่ตลาดมีขนาดใหญ่เพราะประชากรมีจำนวนมาก และไม่มีปัญหาหรือข้อจำกัดในการเอาเงินออกนอกประเทศ

ในเรื่องของการลงทุนสำหรับความเป็นจริงแล้วบริษัทจะต้องลงทุน 100% แต่สำหรับเอกสารที่ใช้ดำเนินการจะปรากฏการลงทุนแค่ 49% ซึ่งเป็นในลักษณะของนอมินี การลงทุนแบบแนวทางการหาพันธมิตรร่วมมือกันจะมีแนวโน้มในการประสบความสำเร็จมากกว่า ไม่ว่าจะเป็นรับงานภายในประเทศที่จะไปลงทุน พันมิตรสามารถช่วยประสานงานกับภาครัฐ รัฐบาลท้องถิ่น ช่วยดำเนินการ รวมทั้งคนขับรถที่มีความถนัดและชำนาญเส้นทางการขนส่ง

นอกจากนี้การดำเนินการพิธีศุลกากรยังคงเป็นระบบกึ่งทำด้วยมือและกึ่งอัตโนมัติ ยังไม่มีการใช้ระบบ E-custom (กำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการ) ทำให้เกิดการเสียเวลาและต้นทุนสูงทางด้านเอกสารและความผิดพลาดจากการทำงานด้วยมือ และเกิดระบบการจ่ายเงินนอกระบบเกิดขึ้น รวมทั้งกัมพูชามีปัญหาเรื่องค่าไฟแพงเพราะใช้น้ำมันเป็นปัจจัยในการผลิต และ มีปัญหาเรื่องไฟฟ้าดับและน้ำไม่ไหลโดยไม่มีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

- ประเทศพม่า เนื่องจากพม่าอยู่ระหว่างการพัฒนาประเทศและเพิ่งเปิดประเทศให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุน ระบบต่างๆจึงยังไม่พร้อมและไม่เพียงพอต้องการการลงทุนเพื่อพัฒนาอีกมาก แต่ความต้องการมีค่อนข้างมากเพราะภาคการผลิตยังมีไม่มาก รวมถึงปัญหาของกระแสไฟฟ้าที่มีไม่เพียงพอต่อความต้องการและมีการดับบ่อยครั้ง ซึ่งปัจจัยนี้อาจส่งผลกระทบต่อการค้าในธุรกิจได้

อย่างไรก็ตามการลงทุนในพม่าของชาวต่างชาติยังมีข้อจำกัดในการเข้าสู่ตลาดคือเรื่องของกฎหมาย เช่น กฎหมายบริษัทพิเศษ กฎหมายการลงทุนของสภาพพม่า ซึ่งภายใต้กฎหมายเหล่านี้อนุญาตให้ ก) ต่างชาติดำเนินการทั้งหมด 100% หรือ ข) ร่วมลงทุนกับคนหรือวิสาหกิจพม่า โดยต่างชาติถือหุ้นขั้นต่ำร้อยละ 35 โดยรูปแบบการจัดตั้งธุรกิจอาจอยู่ในรูปแบบกิจการเจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทจำกัด

ทั้งนี้การขออนุญาตลงทุนอาจถูกปฏิเสธ ภายใต้เงื่อนไขเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากความปลอดภัยของการจัดการการเงิน

8.3 สรุปเส้นทางการขนส่ง และต้นทุนค่าขนส่งจากประเทศไทยไปยังประเทศสมาชิกในอาเซียนและจีน

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลด้านเส้นทางและต้นทุนการขนส่งจากประเทศไทย (ต้นทาง คือ กรุงเทพมหานคร) ไปยังปลายทางประเทศสมาชิกในอาเซียนและจีน รวมทั้งสัมภาระและหีบห่อกับบุคคลสำคัญ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8.2 โดยข้อมูลเหล่านี้ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องทั่วไปสามารถนำไปใช้ในการตัดสินใจและการดำเนินธุรกิจได้

ตารางที่ 8.2: แสดงเส้นทางการขนส่ง และ ต้นทุนค่าขนส่ง จากต้นทางประเทศไทยไปยังปลายทางประเทศต่างๆในอาเซียน

ปลายทาง	ประเภทการขนส่ง	เวลา	ต้นทุน	
			20 ฟุต	40 ฟุต
มาเลเซีย	ถนน	8-9 ชม.	140,000	-
	ทะเล	5-12 วัน	73,700-89,000	84,400-95,920
กัมพูชา	ถนน	8-9 ชม.	62,500	77,700
	ทะเล	7-8 วัน	61,950 - 64,225	-
เวียดนาม	ถนน	10-12 ชม.	220,000	177,000.00
	ทะเล	11-12 วัน	115,000.00	88,000
สิงคโปร์	ถนน	16 ชม.	100,000 - 120,000	90,000 - 100,000
	ทะเล	9 วัน	91,000 - 110,000	81,000 - 83,000
ลาว	ถนน (ผ่านหนองคาย)	13-14 ชม.	63,000 - 91,000	-
	ถนน (ผ่านมุกดาหาร)	8-9 ชม.	63,000 - 65,000	-
พม่า	ถนน (ผ่านแม่สาย)	11-12 ชม.	90,000 - 100,000	90,000 - 110,000
	ถนน (ผ่านแม่สอด)	9-10 ชม.	100,000 - 110,000	100,000 - 110,000
	ทะเล	22-24 วัน	48,000 - 65,000	-
อินโดนีเซีย	ทะเล (แหลมฉะบัง-TanjungPriok)	10-12 วัน	100,000	110,000
	ทะเล (แหลมฉะบัง-Belawan)	9 วัน	53,500 - 110,000	-
	ทะเล (แหลมฉะบัง-TanjungEmis)	10-12 วัน	70,000	-
บรูไน	ทะเล (แหลมฉะบัง - มัรวา)	10-12 วัน	127,900	-
	ทะเล (กรุงเทพ - มัรวา)	10-12 วัน	126,000.0	-
	ทะเล (กรุงเทพ - มัรวา)ผ่านสิงคโปร์	14-18 วัน	113,200-130,000	-
ฟิลิปปินส์	ทะเล (แหลมฉะบัง - มะนิลา)	10-12 วัน	50,000 - 62,000	53,000 - 65,000

8.4 สรุปผลการประเมินศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

จากการประเมินศักยภาพผู้ประกอบการทั้งหมด 200 ราย โดยแบ่งตามลักษณะภูมิภาค ประกอบด้วย กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 79 บริษัท ภาคตะวันออกเฉิยเหนือ จำนวน 50 บริษัท และภาคใต้ จำนวน 71 บริษัท โดยทำการประเมินผู้ประกอบการใน 5 ด้านได้แก่ ด้านกลยุทธ์และการวางแผน ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ด้านความร่วมมือกับองค์กรภายนอก ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย ซึ่งจำนวนบริษัทที่ได้คะแนนในระดับต่างๆ แสดงดังตารางที่ 8.3

ตารางที่ 8.3: ผลการสำรวจความพร้อมของผู้ประกอบการ (จำนวนบริษัทที่ได้คะแนนในระดับต่างๆ)

เกณฑ์การประเมินด้านต่างๆ	จำนวนบริษัทที่ได้คะแนนในระดับต่างๆ			
	80-100%	70-79%	60-69%	< 60%
ด้านกลยุทธ์และการวางแผน	10	21	19	150
ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์	6	23	30	141
ด้านความร่วมมือกับองค์กรภายนอก	7	17	47	129
ด้านการบริหารข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ	16	12	63	109
ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย	19	17	50	114

จากตาราง พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ (มากกว่า 70%) มีคะแนนน้อยกว่า 60% แสดงถึงศักยภาพในด้านต่างๆ ค่อนข้างน้อย มีเพียงส่วนน้อยประมาณ 3-10% เท่านั้นที่มีศักยภาพอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” คือได้คะแนนมากกว่า 80% ในแต่ละด้าน และมีประมาณ 6-11% ที่มีคะแนนอยู่ในระดับ “ดี” คือได้คะแนนอยู่ระหว่าง 70-79% ดังนั้นผู้ประกอบการควรต้องได้รับการพัฒนาศักยภาพในด้านต่างๆที่จำเป็น โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่มีคะแนนน้อยกว่า 60% ต้องได้รับการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพในทุกๆด้าน ดังนี้

- ด้านกลยุทธ์และการวางแผน ผู้ประกอบที่ได้คะแนนต่ำกว่า 60% ซึ่งเป็นกลุ่มที่อาจไม่มีการวางแผนอย่างเป็นทางการ รวมทั้งขาดแผนพัฒนาและปรับปรุงกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่เป็นลายลักษณ์อักษร ส่วนมากเป็นการวางแผนแบบไม่เป็นทางการและไม่มีการวางแผนอย่างเป็นระบบ รวมทั้งไม่มีการตั้งดัชนีชี้วัดที่ชัดเจน เพราะฉะนั้นบริษัทเหล่านี้ควรได้รับการพัฒนาด้านการวางแผนกลยุทธ์ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งมีการปรับแผนกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงต่างๆที่อาจเกิดขึ้นในโลกธุรกิจ
- กลยุทธ์ในการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานด้าน Logistics เพื่อสร้างองค์ความรู้ที่สามารถวิเคราะห์ปัญหา และสามารถวางแผนกลยุทธ์เชิงรับและเชิงรุกทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อสร้างโอกาสในการทำกำไรในการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ
- การเพิ่มมูลค่าในธุรกิจโลจิสติกส์ โดยเน้นด้านความรู้ในการเพิ่มมูลค่าของเงินทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ การวางแผนด้านโซ่อุปทาน และระบบการจัดการ ด้วยการเข้าถึงข้อมูลที่ต้องการ และรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับทุกกิจกรรมของโซ่

อุปทานซึ่งส่งผลให้ธุรกิจสามารถทำการตัดสินใจในเรื่องการให้บริการในธุรกิจได้อย่างถูกต้องแม่นยำ รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงความต้องการของลูกค้าอย่างพลวัต อีกทั้งการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างคู่ค้าขององค์กรกิจอันเป็นการสร้างความมั่นคงในการรักษาฐานลูกค้ารวมถึงการขยายฐานลูกค้าในอนาคต

- การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินกิจการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน รวมทั้งการนำระบบเทคโนโลยีแบบต่างๆแต่ละชนิด เช่น Bar code, RFID และ ระบบ EDI (Electronic Data Interchange) มาประยุกต์ในการทำงาน
- กฎหมาย ความร่วมมือและการค้าระหว่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่อง สิทธิพิเศษทางศุลกากร (GSP) เขตการค้าเสรี (FTA) สหภาพศุลกากร (Customs Union) มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (AD) และ มาตรการตอบโต้การอุดหนุน (CVD) ตลอดจนอุปสรรคทางการค้าในรูปของพิกัดศุลกากร (TB) และที่มีในรูปของพิกัดศุลกากร (NTB) เช่น อุปสรรคทางการค้าในทางเทคนิค (Technical Barriers) กับการจำกัดโควต้า และเรื่องการเปิดเสรีการค้าด้านสินค้าและบริการ (Liberalization of Trade in Goods and Services) กับความตกลงก่อตั้งเขตการค้าเสรีซึ่งมีผลกระทบต่อประเทศไทย
- กฎระเบียบและวิธีการในการค้าระหว่างประเทศ โดยเน้นเรื่องกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสัญญาการส่งออกและนำเข้าสินค้าพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศ การประกันภัยทางทะเลและทางอากาศรวมถึงวิธีการและตัวอย่างในการจัดทำเอกสารต่างๆ

8.5 ข้อเสนอแนะ

ในอีกปีกว่าข้างหน้า การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ก็จะมีการดำเนินอย่างเป็นทางการ สิทธิประโยชน์ต่างๆที่ไทยจะได้รับถึงแม้จะช่วยเพิ่มพูนการค้า การลงทุนระหว่างไทยกับประเทศสมาชิกอาเซียน ขยายตลาด ดึงดูดนักลงทุนจากภายนอกและเพิ่มโอกาสในการลงทุนยังประเทศต่างๆมากขึ้น แต่ก็อาจมีปัญหามาตามาคืออาจเกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือ รวมทั้งการมีคู่แข่งในประเทศที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นผู้ที่เกี่ยวข้องควรต้องเตรียมความพร้อมในทุกๆด้านเพื่อสร้างรายได้เปรียบจากคู่แข่ง รวมทั้งผู้ประกอบการด้านธุรกิจโลจิสติกส์ไทยควรต้องคำนึงถึงสิ่งสำคัญต่างๆเหล่านี้เพื่อเตรียมความพร้อมในการก้าวสู่การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

- **ความตระหนัก:** ผู้ประกอบการไทยควรทำความรู้จักและความเข้าใจในการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของ AEC โดยมองเป็นโอกาสในการขยายธุรกิจไทยไปสู่ระดับภูมิภาคและระดับโลกต่อไป
- **การปรับตัว:** ผู้ประกอบการไทยควรมีการเตรียมความพร้อมและปรับตัวให้เข้ากับกระแสความตื่นตัวในเรื่องของการก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- **การสร้างพลังร่วม:** ผู้ประกอบการไทยในทุกส่วนควรสร้างความร่วมมือและเตรียมความพร้อมร่วมกัน ระหว่างกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง รวมถึงภาครัฐและภาคเอกชน

อย่างไรก็ตามการจะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขัน และประสบผลสำเร็จทางด้านความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการจากประเทศสมาชิกรวมถึงการจะผลักดันให้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจและการค้าให้เหมือนกับกลุ่มสหภาพยุโรป (EU: European Union) ได้นั้น ภาครัฐบาลและภาค

ผู้ประกอบการเอกชนของไทยจะต้องมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินการร่วมกัน รวมถึงต้องมีการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อรับมือกับการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของระบบเศรษฐกิจระดับภูมิภาคในอนาคตอันใกล้นี้ โดยประเด็นที่ภาครัฐควรจะสนับสนุนมีดังนี้

- สร้างกฎหมายกลางให้เป็นมาตรฐานเดียวกันของอาเซียน เช่น น้ำหนักสินค้าที่รถบรรทุกสามารถขนได้
- มีหน่วยงานให้คำปรึกษาในด้านกฎหมาย (Compliance agent) ของทุกประเทศที่มีผู้ประกอบการเข้าไปทำธุรกิจ เมื่อเกิดปัญหาในเรื่องข้อกฎหมายของแต่ละประเทศ ผู้ประกอบการสามารถปรึกษาที่ปรึกษากฎหมายที่หน่วยงานรัฐเตรียมไว้ให้ได้
- วางนโยบายภาษาอาเซียนหรือจีนเป็นภาษาที่ 3 นอกจากการใช้ภาษาไทยและอังกฤษในหลักสูตร
- สนับสนุนการใช้สกุลเงินบาทเป็นสื่อกลางในการทำธุรกรรมในประเทศอาเซียน เนื่องจากจะลดต้นทุนเรื่องการแลกเปลี่ยนเงินตรา และลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน
- สร้างระบบประกันภัยกลางของอาเซียน เมื่อเกิดอุบัติเหตุและความเสียหายต่อยานพาหนะและสินค้าในการรับส่งสินค้าในประเทศอาเซียน การเรียกร้องสินไหม และการจ่ายค่าชดเชยที่เหมาะสม และเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งอาเซียน
- ลดค่าธรรมเนียมการบริการทางการเงินข้ามประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียนและจีน อาทิ การโอนเงิน การชำระเงินระหว่างกัน
- ยกกระดับและสร้างมาตรฐานการบริการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าจากกลุ่มประเทศอาเซียน

ภาคผนวก ก

การวิเคราะห์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้าการลงทุนของประเทศ
สมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและจีน

1. การวิเคราะห์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้าการลงทุนของประเทศราชอาณาจักรกัมพูชา

1.1 ข้อมูลเศรษฐกิจของประเทศราชอาณาจักรกัมพูชา

1.1.1 เศรษฐกิจและดัชนีชี้วัดของประเทศราชอาณาจักรกัมพูชา



แผนภาพที่ ก 1.1: เศรษฐกิจมวลรวมในประเทศ (GDP)

ที่มา: รายงานภาวะเศรษฐกิจการเงิน ราชอาณาจักรกัมพูชาปี 2554 และแนวโน้มปี 2555, ธนาคารแห่งประเทศไทย

	ปี 2553	ปี 2554 (a)	ปี 2555 (b)
GDP (US\$bn)	11.3	12.9	14.2
GDP per capita (US\$)	2,065	2,216	2,361
Real GDP growth (%)	6.0	6.1	6.2

แผนภาพที่ ก 1.2: ตัวชี้วัดเศรษฐกิจกัมพูชา

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (กันยายน 2555)

ในปี พ.ศ. 2554 เศรษฐกิจประเทศกัมพูชามีมูลค่าประมาณ 14.2 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ขยายตัวร้อยละ 6.1 ขยายตัวใกล้เคียงกับปี 2553 เป็นผลจากการปรับตัวดีขึ้นของการส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มการท่องเที่ยวและการฟื้นตัวของภาคอสังหาริมทรัพย์ โดยภาคการเกษตรคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 2.0 ภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 10.0 ตามการขยายตัวของอุตสาหกรรมสิ่งทอและภาคบริการขยายตัวร้อยละ 6.3 จากการเพิ่มขึ้นของสาขาโรงแรมและภัตตาคารอีกทั้งแรงสนับสนุนของภาครัฐที่เพิ่มการสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศสาขาเศรษฐกิจต่างๆ มีสัดส่วนใน GDP ดังนี้ ภาคเกษตรร้อยละ 31 ภาคอุตสาหกรรมร้อยละ 22 และภาคบริการร้อยละ 40

กัมพูชาตั้งเป้าหมายการขยายตัวทางเศรษฐกิจในปี 2555 ไว้ที่ร้อยละ 7 อันเป็นผลจากการเติบโตของการส่งออกเสื้อผ้าสำเร็จรูปการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจสหรัฐฯ ขณะที่การท่องเที่ยวมีแนวโน้มขยายตัวจากนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของกัมพูชา กัมพูชายังคงมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการซ่อมสร้างเส้นทางคมนาคมทางบก เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน การก่อสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำ มุ่งพัฒนาภาคการเกษตรทั้งการปรับปรุงระบบชลประทาน การ

เพาะปลูก การแปรรูปและการส่งออก โดยเฉพาะข้าวซึ่งกัมพูชาตั้งเป้าหมายเป็นประเทศส่งออกข้าวรายใหญ่อันดับสามรวมทั้งพยายามระดมทุนจากต่างประเทศด้วยการส่งเสริมการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและเปิดตลาดหลักทรัพย์

1.1.2 ภาคเกษตรกรรม

ภาคเกษตรคาดว่าขยายตัวร้อยละ 2.0 จากปีก่อนซึ่งขยายตัวร้อยละ 4.0 การขยายตัวของภาคการเกษตรส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของผลผลิตข้าวซึ่งขยายตัวร้อยละ 8.7 จาก 7.5 ล้านตันเป็น 8.2 ล้านตันในปี 2554 เนื่องจากสภาพอากาศและน้ำที่เอื้ออำนวยเพิ่มพื้นที่ปลูกข้าวและพัฒนาเทคโนโลยีการมีพันธุ์ข้าวที่ดีและปุ๋ยที่เพียงพอการลงทุนในระบบชลประทานของรัฐบาลทำให้ผลผลิตข้าวปี 2553/54 เฉลี่ย 2.95 ตัน/เฮกตาร์เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.7 นโยบายส่งเสริมการปลูกและส่งออกข้าวของรัฐบาลซึ่งเริ่มดำเนินการในเดือนสิงหาคม 2553 ส่งผลให้กัมพูชาสามารถส่งออกข้าวได้กว่าสามเท่าในปี 2553 และเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 21.7 ในปี 2554 โดยสามารถส่งออกข้าวขาว 170,770 ตัน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2555 ก็ตามปัจจุบันกัมพูชามีการส่งออกข้าวเปลือกไปยังประเทศเพื่อนบ้านเนื่องจากโรงสีข้าวในประเทศมีน้อยและมีต้นทุนในการสีข้าวที่สูง

นอกจากส่งเสริมการปลูกข้าวแล้ว กัมพูชายังส่งเสริมการปลูกยางพารา โดยมีการขยายพื้นที่ปลูกเป็น 181,400 เฮกตาร์ เพิ่มขึ้น 38,000 เฮกตาร์ หรือเพิ่มร้อยละ 12.5 กัมพูชาตั้งเป้าหมายเพิ่มพื้นที่ปลูกเป็น 300,000 เฮกตาร์ ซึ่งคาดว่าจะได้ผลผลิต 290,000 ตันภายในปี 2563 ปี 2554 กัมพูชาส่งออกยางพารา 115,500 ตันมูลค่า 74.8 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่มีปริมาณ 50,000 ตัน มูลค่า 22.1 ล้านดอลลาร์ สรอ. ปริมาณและมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 131.0 และร้อยละ 238.5 ตามลำดับ

1.1.3 ภาคอุตสาหกรรม

ภาคอุตสาหกรรมคาดว่าขยายตัวร้อยละ 10.0 ชะลอตัวจากปี 2553 ที่ขยายตัวร้อยละ 13.5 สาขาอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวมากที่สุดคือ สาขาการผลิตโดยเฉพาะอุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่สามารถส่งออกได้เพิ่มขึ้นตามความต้องการของตลาดหลักคือสหรัฐอเมริกาซึ่งเศรษฐกิจปรับตัวดีขึ้นและสหภาพยุโรปที่ตลาดเปิดกว้างขึ้นจากการผ่อนคลายเรื่องถิ่นกำเนิดสินค้าแก่กัมพูชาทำให้สินค้าที่ส่งไปยุโรปไม่ต้องเสียภาษีและไม่ถูกจำกัดโควตาภายในข้อตกลง Everything But Arms ส่งผลให้ในปี 2554 มีการขอส่งเสริมการลงทุนตั้งโรงงานผลิตเสื้อผ้าในกัมพูชาเพิ่มขึ้น 78 โรงงานและโรงงานผลิตรองเท้า 8 โรงงาน

1.1.4 ภาคบริการ

ภาคการบริการขยายตัวร้อยละ 6.3 จากปีก่อนที่ขยายตัวร้อยละ 3.1 จากการขยายตัวของสาขาบริการทางการเงิน และการเพิ่มขึ้นของภาคการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการท่องเที่ยวของต่างชาติ ทำให้มีการเติบโตในธุรกิจโรงแรมและภัตตาคาร สาขาบริการทางการเงินและสาขาโรงแรมและภัตตาคารขยายตัวสูงสุดในภาคบริการเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนสถาบันการเงินและจำนวนนักท่องเที่ยว

ตารางที่ ก 1.1: แนวโน้มการเจริญเติบโตของภาคธุรกิจบริการ

รายการ	2550	2551	2552	2553e	2554e	2555e
คมนาคมและ โทรคมนาคม	7.2%	7.1%	3.9%	8.0%	9.1%	7.9%
การค้า	9.5%	9.4%	4.2%	7.1%	6.1%	7.1%
โรงแรมและร้านอาหาร	10.3%	9.8%	1.8%	11.2%	11.6%	11.2%
การเงิน	22.2%	19.3%	8.0%	12.7%	18.1%	12.7%
การบริหารจัดการ	0.1%	4.5%	1.0%	11.5%	3.6%	2.9%
อสังหาริมทรัพย์และธุรกิจ	10.8%	5.0%	-2.5%	-9.9%	1.3%	1.6%
ธุรกิจอื่นๆ	12.1%	12.0%	2.9%	3.9%	5.6%	4.9%

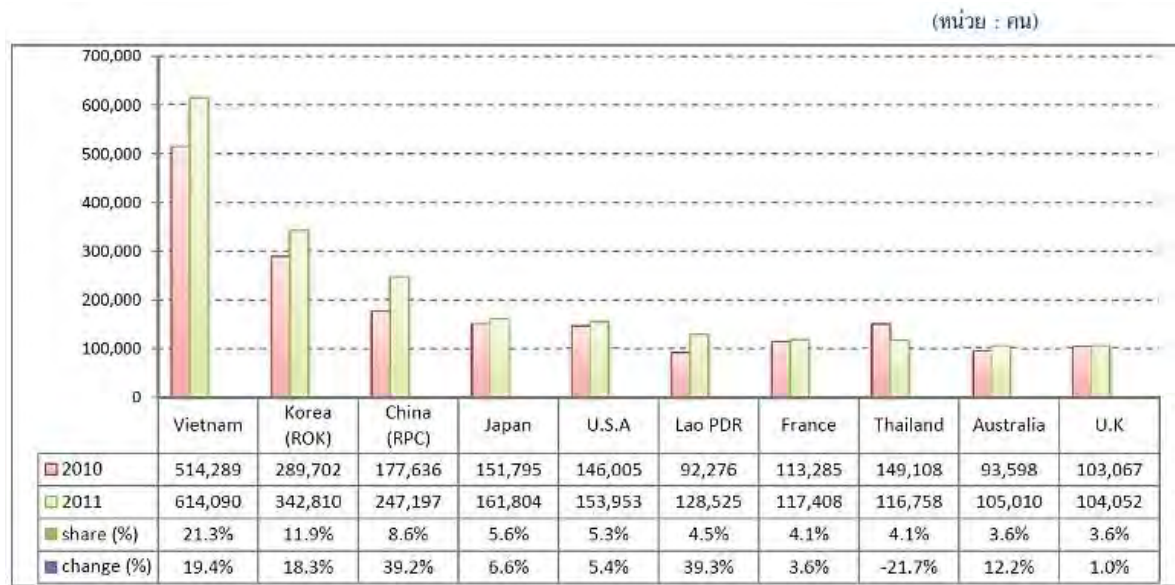
ที่มา: รายงานภาวะเศรษฐกิจการเงิน ราชอาณาจักรกัมพูชาปี 2554 และแนวโน้มปี 2555, ธนาคารแห่งประเทศไทย

ปี 2554 จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.9 และรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.1 คิดเป็นเงิน 1,912 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ. จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมากัมพูชามี 2.88 ล้านคนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศต่างๆฟื้นตัวทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมากัมพูชามากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวจากประเทศกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศแถบมหาสมุทรแปซิฟิกมีสัดส่วนร้อยละ 72.1 สำหรับนักท่องเที่ยวจากประเทศแถบยุโรปอเมริกาและประเทศอื่นๆมีสัดส่วนร้อยละ 18.8 ร้อยละ 7.5 และร้อยละ 1.6 ตามลำดับนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเครื่องบินมี 1.48 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.5 ในขณะที่นักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยทางบกและทางทะเลมี 1.40 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.4 สัดส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยทางอากาศต่อนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยทางบกและทางทะเลเป็น 51:49 ทั้งนี้จำนวนนักท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่นมีนักท่องเที่ยว 1.27 ล้านคนจังหวัดเสียมราฐมีนักท่องเที่ยว 1.61 ล้านคนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.7 และร้อยละ 23.4 ตามลำดับแสดงให้เห็นว่าปราสาทนครวัดนครธม จังหวัดเสียมราฐยังคงเป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมของชาวต่างชาติ



แผนภาพที่ ก 1.3: ภาคการท่องเที่ยวของกัมพูชา

ที่มา: Statistics and Tourism Information Department of Tourism, Cambodia



แผนภาพที่ ก 1.4: จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในกัมพูชา 2553-2554

ที่มา: Statistics and Tourism Information Department of Tourism, Cambodia

สี่เดือนแรกของปี 2555 มีนักท่องเที่ยวต่างชาตินับถึง 1.27 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2554 กว่าร้อยละ 27 โดยเป็นนักท่องเที่ยวจากเวียดนามมากเป็นอันดับ 1 จำนวน 246,000 คน (คิดเป็นร้อยละ 19.4) เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 อันดับที่ 2 เป็นนักท่องเที่ยวจากเกาหลีใต้ 181,000 คน (คิดเป็นร้อยละ 14.3) เพิ่มขึ้นร้อยละ 39 และอันดับ 3 เป็นนักท่องเที่ยวจากจีน จำนวนทั้งสิ้น 112,600 คน (คิดเป็นร้อยละ 8.9) เพิ่มขึ้นร้อยละ 32 ซึ่งทางการกัมพูชาตั้งเป้าหมายที่จะเจาะตลาดนักท่องเที่ยวชาวจีนให้เพิ่มเป็น 5 แสนคนภายในปี 2558 และเพิ่มเป็น 1 ล้านคนภายในปี 2563 ขณะที่อันดับ 4 เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาท่องเที่ยวในกัมพูชาเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 87 ที่ 65,200 คน (คิดเป็นร้อยละ 5.1) เนื่องจากความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นระหว่างสองประเทศ

ในปี 2554 คณะกรรมการการลงทุนกัมพูชา (Cambodia Investment Board) ได้อนุมัติโครงการด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยว 6 โครงการ เงินลงทุน 14.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมากจากปี 2553 ซึ่งมีเงินลงทุนด้านการท่องเที่ยวเพียง 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเป็นการลงทุนเพื่อธุรกิจพัฒนาศูนย์การท่องเที่ยว ศูนย์การค้า โรงแรมระดับ 5 ดาว และที่พักอาศัย ประกอบกับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ซึ่งในภาคการท่องเที่ยวจะมีการเปิดเสรีมากขึ้น ดังนั้นจึงเป็นโอกาสของนักลงทุนไทยที่จะเข้าไปลงทุนในธุรกิจ เช่น ธุรกิจที่พัก ธุรกิจบริการทัวร์และนำเที่ยว ธุรกิจบริการร้านอาหาร และธุรกิจฝึกอบรม เป็นต้น

ธุรกิจด้านบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในกัมพูชาสำหรับนักลงทุนไทย ถือได้ว่ามีศักยภาพและน่าลงทุน จากการที่ภาคการท่องเที่ยวและบริการในกัมพูชาที่กำลังเติบโตอย่างต่อเนื่อง และประเทศไทยถือได้ว่ามีจุดแข็งและโดดเด่นในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการมาอย่างยาวนาน และเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวของภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ตามการลงทุนในกัมพูชา ผู้ประกอบการที่มีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง รวมทั้งมีเครือข่ายและความสัมพันธ์ที่ดีต่อนักธุรกิจท้องถิ่น รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐในกัมพูชาย่อมมีความได้เปรียบในการทำธุรกิจในกัมพูชามากขึ้น

1.2 ข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน

1.2.1 การค้าโดยรวม

ปี 2554 การค้าระหว่างประเทศของกัมพูชาขยายตัวร้อยละ 24.7 จากปีก่อนโดยมีการเพิ่มขึ้นทั้งมูลค่าการส่งออกและการนำเข้ามูลค่าการค้าระหว่างประเทศปีนี้มีประมาณ 11,722 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. และมีการขาดดุลการค้า 2,116 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่ขาดดุล 1,631 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. การส่งออกมีมูลค่าประมาณ 4,803 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.7 จากปีก่อนหรือคิดเป็นร้อยละ 33.8 ของ GDP เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าเริ่มฟื้นตัวทำให้ความต้องการสินค้าขยายตัวมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดสหรัฐอเมริกาที่กัมพูชาส่งออกคิดเป็นมูลค่า 2,712.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.9 จากปีก่อนโดยในจำนวนนี้เป็นสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มมูลค่า 2,522.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. หรือคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 93.0 ของสินค้าที่กัมพูชาส่งไปอเมริกา

นอกจากนี้ ยังมีตลาดยุโรปที่กัมพูชาส่งออกสินค้าเป็นมูลค่า 1,301.2 ล้านยูโร (ประมาณ 1,810 ล้านดอลลาร์สหรัฐ.) เพิ่มขึ้นร้อยละ 43.5 จากปีก่อนในจำนวนนี้เป็นสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มมูลค่า 889.6 ล้านยูโร (ประมาณ 1,237.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ.) หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 68.4 ของสินค้าที่กัมพูชาส่งไปกลุ่มยุโรป โดยการส่งออกสินค้าสิ่งทอไปกลุ่มยุโรปเพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 61.6 ทั้งนี้สินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มมีสัดส่วนการส่งออกต่อมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของกัมพูชาคิดเป็นร้อยละ 84.0

ตารางที่ ก 1.2: สถิติการส่งออกสินค้าของกัมพูชาในตลาดทั่วโลก

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี สินค้า	2549	2550	2551	2552	2553	2554	
						ม.ค	ก.พ
เสื้อผ้าสำเร็จรูป	3,240	3,622	3,953	3,310	3,709	304	298
รองเท้า	185	209	496	538	489	24	28
สิ่งทออื่นๆ	128	123	152	128	132	4	6
ไม้แปรรูป	-	-	-	12	33	-	-
ผลิตภัณฑ์ไม้	19	18	12	34	4	0.12	0.48
ยางพารา	8	10	7	5	4	0.24	0.19
สินค้าประมง	67	60	12	68	120	24	21
ข้าว	-	-	12	24	36	4	5
ยาสูบ	19	21	18	8	8	1.8	1.5
อื่นๆ	27	25	46	69	52	25	38
รวม	3,692	4,088	4,708	4,196	4,687	387.16	398.17

ที่มา: กรมศุลกากรกัมพูชา

ตารางที่ ก 1.3: สถิติการนำเข้าสินค้าของกัมพูชาจากตลาดทั่วโลก

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี สินค้า	2549	2550	2551	2552	2553	2554	
						ม.ค.	ก.พ.
ยารักษาโรค	208	320	456	320	225	18	15
บุหรี่ย	480	610	463	905	1,076	89	82
เบียร์, แอลกอฮอล์ Soft Drink	48	50	54	60	112	9.2	9.1
อาหาร & Ingredients	244	280	426	355	552	48	45
วัสดุก่อสร้าง	112	130	210	185	187	13	12
ซีเมนต์	152	205	270	170	186	13	18
เหล็ก	116	215	198	210	274	24	22
เครื่องใช้ไฟฟ้า	60	75	132	140	124	11	12
เสื้อผ้าใยสังเคราะห์	168	290	300	370	382	35	35
ผักผลไม้	36	35	42	30	28	4	3
ยานยนต์, รถจักรยานยนต์ และ ส่วนประกอบ	936	1,365	2,070	1,185	1,092	129	128
น้ำมันเชื้อเพลิง	768	1,590	1,536	840	1,046	82	80
อื่นๆ	1,444	472	352	1,061	500	25.80	83.90
รวม	4,772	5,432	6,508	5,831	6,384	501	544

ที่มา: กรมศุลกากรกัมพูชา

1.2.2 การค้าระหว่างไทย-กัมพูชา

การค้าระหว่างไทยกับกัมพูชายาวตัวร้อยละ 20.5 จากปีก่อนตามการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการส่งออก ส่วนการนำเข้าลดลง ในปี 2554 การค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา ยังขยายตัวจากปีก่อน เนื่องจากเศรษฐกิจกัมพูชายังเติบโตดี ทำให้มีความต้องการสินค้าเพิ่มขึ้น สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปยังประเทศกัมพูชา ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป ตามความต้องการในภาคอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นและการขนส่งน้ำตาลทราย ตามความต้องการใช้ภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นและส่วนหนึ่งส่งต่อไปยังเวียดนาม ส่วนมอเตอร์ และ เครื่องกำเนิดไฟฟ้ามียอดเพิ่มขึ้นมากจากการที่กัมพูชากำลังสร้างเขื่อนผลิตไฟฟ้าหลายแห่ง เครื่องดื่ม เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว เพิ่มขึ้นจากความนิยมในการรักษาความสวยความงามของชาวกัมพูชา

ตารางที่ ก 1.4: สรุปข้อมูลการค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา

รายการ	มูลค่า : ล้านดอลลาร์สหรัฐ			อัตราการขยายตัว (%)		
	2554	2554 (ม.ค.-ก.ค.)	2555 (ม.ค.-ก.ค.)	2554	2554 (ม.ค.-ก.ค.)	2555 (ม.ค.-ก.ค.)
มูลค่าการค้า	2,869.14	1,674.97	2,395.24	12.21	4.12	43.00
การส่งออก	2,693.17	1,563.20	2,242.45	14.99	5.99	43.45
การนำเข้า	175.97	111.77	152.79	-18.11	-16.46	36.70

ตารางที่ ก 1.5: สถิติการค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา

	(ล้านดอลลาร์ สรอ.)				
	2550	2551	2552	2553	2554
มูลค่าการค้า	1,404.1 (10.6)	2,130.3 (51.7)	1,658.3 (-22.2)	2,557.0 (54.2)	3,081.4 (20.5)
การส่งออก	1,355.4 (9.7)	2,040.1 (50.5)	1,580.6 (-22.5)	2,342.1 (48.2)	2,905.4 (24.1)
การนำเข้า	48.8 (40.7)	90.2 (85.0)	77.7 (-13.9)	214.9 (176.5)	176.0 (-18.1)
ดุลการค้า	1,306.6	1,949.9	1,502.9	2,127.2	2,729.4

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร
หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นร้อยละและการเปลี่ยนแปลงจากปีก่อน

ตารางที่ ก 1.6: สถิตินำเข้าที่ไทยส่งออกไปกัมพูชาที่สำคัญ ปี 2550 - 2554

	(ล้านดอลลาร์ สรอ.)				
สินค้า	2550	2551	2552	2553	2554
• น้ำมันสำเร็จรูป	231.1 (59.7)	421.8 (82.5)	200.0 (-52.6)	299.6 (49.8)	448.7 (49.7)
• น้ำตาลทราย	61.1 (-31.0)	100.0 (63.9)	174.9 (74.9)	206.3 (17.9)	262.3 (27.2)
• มอเตอร์และเครื่อง กำเนิด ไฟฟ้า	0.5 (-35.2)	0.8 (62.0)	0.2 (-75.7)	0.1 (-30.7)	215.4 (164,207.4)
• เครื่องดื่ม	74.1 (7.1)	93.1 (25.7)	79.0 (-15.2)	115.5 (46.3)	145.7 (26.2)
• เครื่องสำอาง สบู่ ผลิตภัณฑ์รักษาผิว	37.0 (15.8)	44.6 (20.7)	53.2 (19.2)	80.1 (50.6)	128.1 (59.9)

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร
หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นร้อยละและการเปลี่ยนแปลงจากปีก่อน

ตารางที่ ก 1.7: สถิตินำเข้าที่ไทยนำเข้าจากกัมพูชาที่สำคัญ ปีพ.ศ. 2550 - 2554

	(ล้านดอลลาร์ สรอ.)				
สินค้า	2550	2551	2552	2553	2554
• เหล็ก เหล็กกล้าและ ผลิตภัณฑ์	9.6 (33.9)	15.2 (58.4)	6.6 (-56.5)	26.6 (301.8)	44.5 (67.4)
• สินแร่โลหะอื่นๆ เศษ โลหะและผลิตภัณฑ์	5.5 (9.7)	16.9 (206.1)	9.5 (-44.0)	25.0 (164.5)	38.4 (53.4)
• ผัก ผลไม้และของ ปรุงแต่งที่ทำจากผัก ผลไม้	1.0 (604.9)	3.6 (248.8)	17.2 (382.0)	14.4 (-16.0)	31.7 (119.8)
• เสื้อผ้าสำเร็จรูป	1.6 (81.7)	1.9 (19.6)	2.3 (22.1)	5.7 (148.6)	15.0 (163.4)
• พืชและผลิตภัณฑ์จาก พืช	15.1 (98.7)	39.3 (161.1)	30.0 (-23.6)	47.6 (58.5)	8.8 (-81.6)

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร
หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นร้อยละและการเปลี่ยนแปลงจากปีก่อน

ในปี พ.ศ. 2554 ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับกัมพูชารวม 65,446.2 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 14.25 ประกอบด้วยการส่งออก 59,577.8 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 14.5 การนำเข้า 5,868.4 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 12 ทำให้ประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้า 53,709.4 ล้านบาทจังหวัดที่มีการค้าชายแดนมี 6 จังหวัดได้แก่สระแก้วตราด จันทบุรี สุรินทร์ อุบลราชธานีศรีสะเกษเรียงตามปริมาณการค้าจากมากไปน้อย

ตารางที่ ก 1.8: มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา (หน่วย: ล้านบาท)

	2554	2553	2552	2551	2550
1 ส่งออก	59,577.8	52,027.6	43,119.4	47,849.5	35,245.2
2 สระแก้ว	34,069.1	28,903.5	21,456.6	26,749.9	17,870.7
3 ตราด	21,601.2	18,949.5	17,997.2	16,544.9	14,774.3
4 จันทบุรี	2,749.9	2,300.8	1,706.3	2,105.9	1,639.7
5 สุรินทร์	604.8	892.1	743.6	821.4	477.4
6 ศรีสะเกษ	199.9	719.4	905.6	1,369.1	483.1
7 อุบลราชธานี	352	262	310	258	0
8 นำเข้า	5,868.4	5,253.9	3,081.7	3,211.0	2,054.5
9 สระแก้ว	5,113.1	3,740.0	1,939.5	2,157.6	1,354.1
10 ตราด	87.3	62.3	49.7	34.6	50.5
11 จันทบุรี	609.2	1,390.5	856.2	905.7	595.4
12 สุรินทร์	34.2	27.3	51.4	55.8	26.1
13 ศรีสะเกษ	24.5	33.8	185.0	57.3	28.4
14 อุบลราชธานี	0	0	0	0	0
15 มูลค่าการค้า	65,446.2	57,281.5	46,201.1	51,060.5	37,299.7

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

สินค้าส่งออกชายแดนที่สำคัญได้แก่น้ำตาลทรายเครื่องยนต์สันดาปในแบบลูกสูบยางรถยนต์ ผ้าผืนและด้ายและเครื่องตัดที่ไม่มีแอลกอฮอล์ เป็นต้นสำหรับสินค้านำเข้าชายแดนจากกัมพูชาได้แก่ ผักและของปรุงแต่งจากผักเห็ดกลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ทองแดงและผลิตภัณฑ์เสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นต้น

1.2.3 ขนาดของการค้าไทยในประเทศกัมพูชา

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รัฐบาลกัมพูชาดำเนินนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยมีแผนการพัฒนาและปรับปรุงโครงการด้านต่างๆ อาทิ สาธารณูปโภค และเส้นทางการคมนาคม เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในประเทศมากยิ่งขึ้น ในแต่ละปีกัมพูชามีมูลค่าทางการค้ารวมแล้วสูงถึง 10,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แยกเป็นการส่งออก 49,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และการนำเข้ากว่า 60,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แม้ว่าปัญหาพื้นที่พิพาทระหว่างไทยและกัมพูชาจะยังไม่ได้ข้อสรุปที่แน่ชัด ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์และการค้าระหว่างชายแดนของทั้งสองประเทศ แต่ปฏิเสธไม่ได้เลยว่า ตลาดการค้า-การลงทุนในกัมพูชา กำลังเป็นที่น่าจับตามอง เนื่องจากรัฐบาลเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาสร้างฐานการผลิต และสร้างงานในประเทศมากยิ่งขึ้น โดยมีข้อได้เปรียบในเรื่องอัตราค่าจ้างแรงงานที่มีราคาถูกกว่าชาติสมาชิกอื่นเป็นตัวแปรที่สำคัญ ซึ่งจากสถิติในปี 2554 พบว่า อัตราการว่างงานของชาวกัมพูชาอยู่ที่ 3.5 เปอร์เซ็นต์

ปัจจุบันเศรษฐกิจกัมพูชาขับเคลื่อนด้วยเสาหลัก ซึ่งได้แก่ภาคการเกษตร 70 เปอร์เซ็นต์, การบริการ 17 เปอร์เซ็นต์ และภาคอุตสาหกรรมโรงงาน 8 เปอร์เซ็นต์ โดยในช่วงปีที่ผ่านมา เศรษฐกิจในประเทศมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง วัดจากตัวเลขการส่งออกตั้งแต่เดือนมกราคมถึงตุลาคมของปี 2554 ที่เพิ่มขึ้นถึง 44 เปอร์เซ็นต์ หรือกว่า 4,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีตลาดส่งออกสำคัญอย่าง สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น ส่วนการนำเข้าดิบโตไม่แพ้กันกว่า 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งตลาดนำเข้าหลัก ก็มีทั้ง จีน เวียดนาม และไทย

ส่วนแนวโน้มของธุรกิจที่เป็นที่ต้องการในตลาดกัมพูชา อันดับแรกหนีไม่พ้นประเภทอาหารและเครื่องดื่ม เนื่องจากประชากรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี แต่ชาวกัมพูชายังถูกจำกัดด้านพื้นที่ และการพัฒนาระบบอุตสาหกรรมในประเทศ อันดับ

ต่อมาเป็นเรื่องยานพาหนะ ที่มีการนำเข้ามากขึ้น เพื่อทดแทนรถยนต์เก่า และวัสดุก่อสร้าง ที่สั่งนำเข้าประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการพัฒนาและปรับโครงสร้างพื้นฐานครั้งใหญ่ ปัจจุบันนักลงทุนไทยเรา ก็เข้าไปลงทุนในกัมพูชามากยิ่งขึ้น ครองตลาดการลงทุน ทั้งบริการสาธารณูปโภคพื้นฐาน และธุรกิจโรงแรม และภาคอุตสาหกรรมเนื่องจากการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดกัมพูชามีความได้เปรียบประเทศคู่แข่งอื่นๆเนื่องจากมีพรมแดนติดต่อกับกัมพูชาเป็นระยะทางยาวถึง 798 กม. จึงสามารถขนส่งสินค้าทางบกเข้าไปยังเมืองต่างๆของกัมพูชาได้สะดวกและมีต้นทุนค่าขนส่งต่ำกว่าประเทศคู่แข่งอื่นๆอีกทั้งเงินบาทของไทยเข้าไปหมุนเวียนในกัมพูชาเป็นจำนวนมากและมีความนิยมสามารถใช้เป็นสื่อในการแลกเปลี่ยนเงินตราท้องถิ่นเนื่องจากมีความมั่นคงประกอบกับกัมพูชาขาดแคลนเงินเหรียญสหรัฐดังนั้นพ่อค้ากัมพูชาจึงมีความไว้วางใจที่นำเงินบาทกลับมาซื้อสินค้าไทยอีก

สรุปภาพรวมแล้ว กัมพูชาหนึ่งในสมาชิกอาเซียนที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีเสถียรภาพ และเป็นประเทศที่มีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ และมีช่องทางการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมอีกมาก อีกทั้งสินค้าไทยเรายังสามารถตีตลาดชาวกัมพูชาได้เป็นอย่างดี จากข้อได้เปรียบในเรื่องของคุณภาพและความสวยงาม

1.3 โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์

กัมพูชาจำเป็นต้องพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานซึ่งปัจจุบันรัฐบาลกัมพูชาให้ความสำคัญและเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศโดยมีนโยบายส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนได้อย่างเสรี โดยเฉพาะการลงทุนด้านระบบคมนาคมและระบบสื่อสาร สำหรับเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของกัมพูชาได้ดังนี้

1.3.1 ระบบทางหลวง

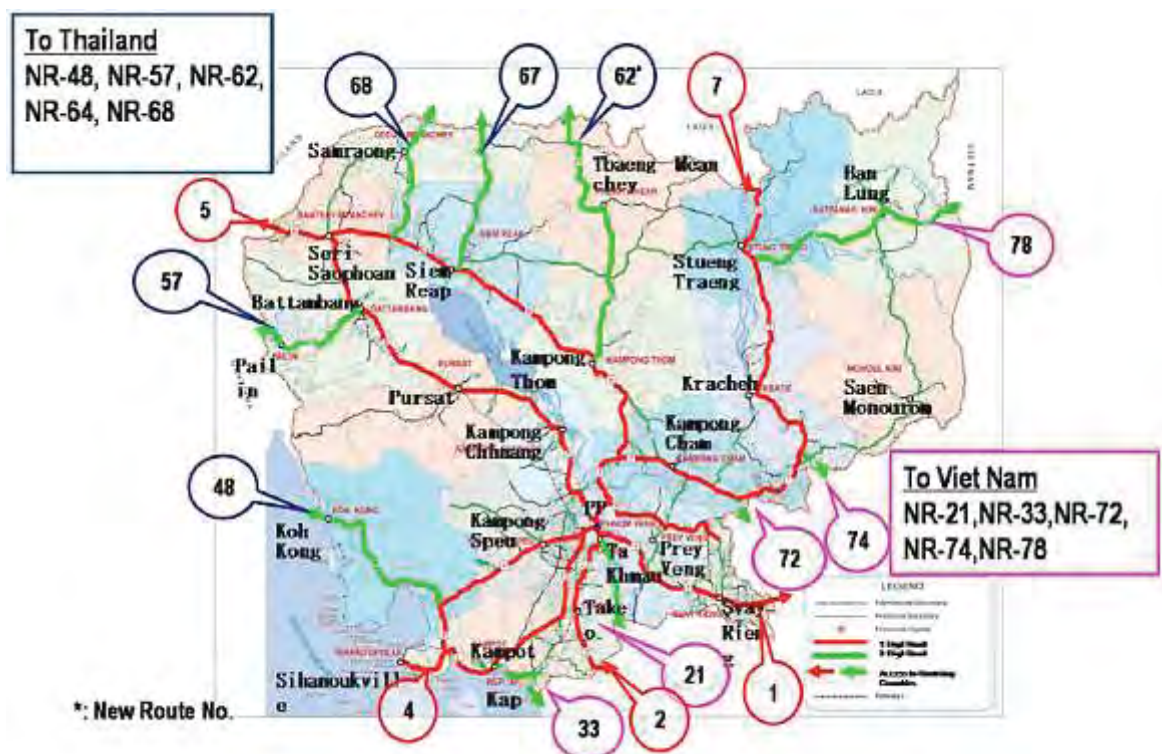
เส้นทางสายหลัก (National Road) ของกัมพูชามีตัวเลขกำกับ 1 หลักเหมือนกับทางหลวงของไทยส่วนเส้นทางสายรอง (Feeder Road) มีตัวเลขกำกับเพิ่มเป็น 2 หลักหรือ 3 หลักเช่นเส้นทางหมายเลข 57 เป็นเส้นทางสายรองที่แยกออกมาจากเส้นทางหมายเลข 5 ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักเป็นต้นสำหรับเส้นทางสายหลักของกัมพูชาทั้งหมด 7 สายได้แก่

- 1) ถนนหมายเลข 1 กรุงพนมเปญ-ด่านบาเวทจังหวัดสวายเรียงเริ่มจากกรุงพนมเปญไปทางตะวันออกผ่านจังหวัดกันดาลข้ามแม่น้ำโขงต่อไปยังจังหวัดเปรเวงและสวายเรียงสิ้นสุดที่ด่านชายแดนบาเวทติดกับด่านสากล มีกิโลเมตรของเวียดนาม มีระยะทางรวม 167 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 3-3.5 ชั่วโมงทั้งนี้จากชายแดนเวียดนามสามารถใช้เส้นทางหมายเลข 22 ของเวียดนามต่อไปถึงนครโฮจิมินห์ซึ่งมีระยะทางเพียง 68 กิโลเมตร
- 2) ถนนหมายเลข 2 กรุงพนมเปญ-ด่านพนมดินจังหวัดตาแก้ว (ชายแดนติดกับเวียดนามที่นาเบ็ง) เริ่มจากกรุงพนมเปญไปทางใต้ผ่านจังหวัดกันดาลสิ้นสุดที่พนมดินจังหวัดตาแก้วมีด่านท้องถิ่นข้ามไปเวียดนามที่นาเบ็งระยะทางรวม 121 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 1.5-2 ชั่วโมงสภาพถนนเป็นถนนลาดยางไหล่ทางแคบมีสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กสำหรับข้ามแม่น้ำโขง
- 3) ถนนหมายเลข 3 กรุงพนมเปญ-จังหวัดกัมปอตเริ่มจากกรุงพนมเปญไปทางใต้ผ่านจังหวัดกันดาลกัมปงสะปือและตาแก้วไปยังจังหวัดกัมปอตแล้วเลียบชายฝั่งไปทางตะวันตกจรดกับเส้นทางหมายเลข 4 ใกล้กรุงสีหนุวิลล์ระยะทางรวม 202 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 3.5-4 ชั่วโมง
- 4) ถนนหมายเลข 4 กรุงพนมเปญ-กรุงสีหนุวิลล์เริ่มจากกรุงพนมเปญผ่านจังหวัดกัมปงสะปือและเกาะกงจนจรดอ่าวไทยบริเวณท่าเรือสีหนุวิลล์รวมระยะทาง 226 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 3-4 ชั่วโมงสภาพถนนเป็นถนนลาดยางสภาพดีและเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสายสำคัญที่สุดของกัมพูชา
- 5) ถนนหมายเลข 5 กรุงพนมเปญ-ด่านปอยเปตจังหวัดบันเตียเมียนเจยเริ่มจากกรุงพนมเปญไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือผ่านจังหวัดกันดาลกัมปงชนังโพธิ์สัตพระตะบองไปสิ้นสุดที่ด่านชายแดนปอยเปตจังหวัดบันเตียเมียนเจยติดกับอำเภออรัญประเทศจังหวัดสระแก้วของไทยมีระยะทางรวม 407 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 5.5-7.5 ชั่วโมง

สภาพถนนเป็นทางลาดยางสภาพดียกเว้นช่วงอำเภอศรีโสภณไปจนถึงด่านชายแดนปอยเปต-อรัญประเทศรวมระยะทาง 49 กิโลเมตร

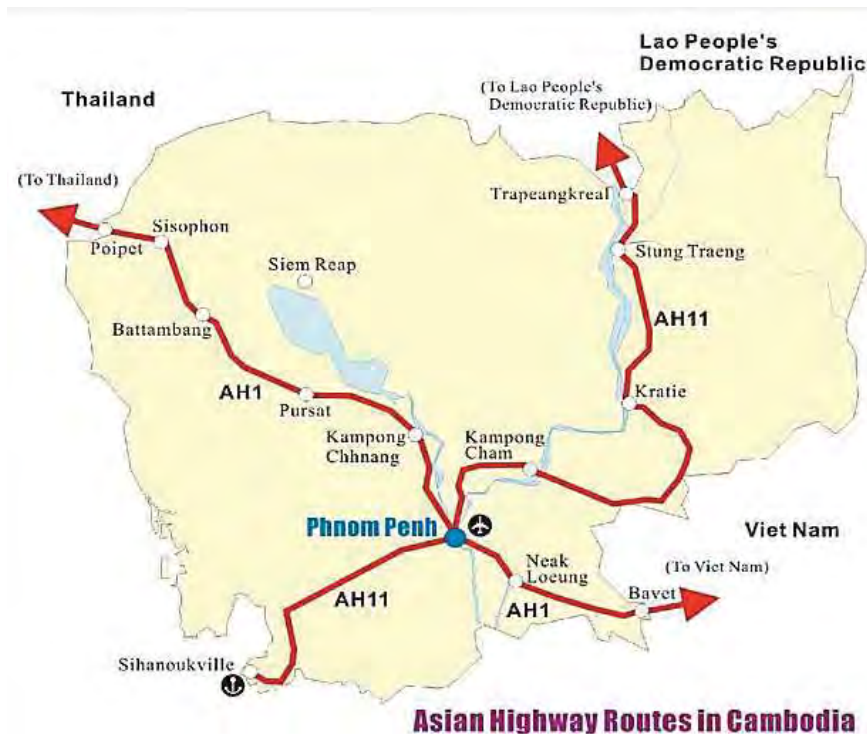
- 6) ถนนหมายเลข 6 กรุงพนมเปญ-อำเภอศรีโสภณเริ่มจากกรุงพนมเปญขึ้นไปทางเหนือผ่านจังหวัดกันดาลกัมปงจามกัมปงทมและเสียมเรียบแล้วไปบรรจบกับเส้นทางหมายเลข 5 ที่อำเภอศรีโสภณมีระยะทางรวม 416 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 6.5-8 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นถนนลาดยางสภาพดียกเว้นช่วงจังหวัดเสียมเรียบ-อำเภอศรีโสภณมีระยะทาง 90 กิโลเมตรเป็นถนนลูกรังที่ใช้งานได้ในช่วงฤดูแล้งแต่ไม่ค่อยสะดวกใช้งานในช่วงฤดูฝน
- 7) ถนนหมายเลข 7 บ้านเชิงไพรจังหวัดกัมปงจาม-ด่านบ้านโอสวายจังหวัดสตึงตรง (ติดกับด่านเวือนคำแขวงจำปาสักของลาว) เริ่มต้นจากจุดบรรจบของถนนหมายเลข 6 ที่บ้านเชิงไพรจังหวัดกัมปงจามมุ่งสู่ชายแดนด้านเวียดนามก่อนเลี้ยวขึ้นไปทางเหนือเข้าสู่จังหวัดกระแจะและสตึงตรงไปจรดด่านบ้านโอสวายด่านเวือนคำแขวงจำปาสักดีของลาวรวมระยะทาง 461 กิโลเมตร

โครงการพัฒนาคมนาคมขนส่งทางถนนดังแสดงแผนภาพที่ ก 1.5 โดยเป็น Asian Highway ดังแผนภาพที่ ก 1.6



แผนภาพที่ ก 1.5: โครงการพัฒนาคมนาคมขนส่งทางถนน

ที่มา: www.cambodiainvestment.gov.kh



แผนที่ ก 1.6: Asian Highway ในประเทศกัมพูชา

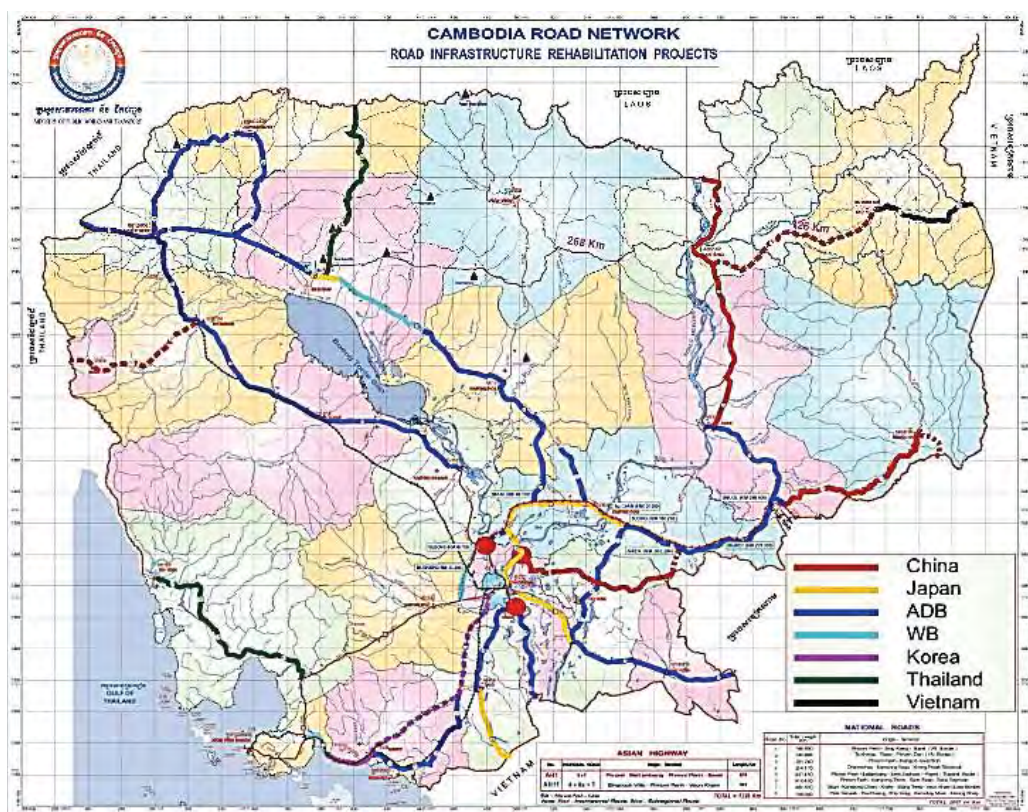
ที่มา: <http://www.docstoc.com/docs/54711496/Kingdom-of-Cambodia-Ministry-f-Public-Works-and-Transport>

ในการพัฒนาเส้นทางสายหลักให้มีสภาพพร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้าการลงทุนรัฐบาลกัมพูชาได้รับความช่วยเหลือจากนานาชาติ อาทิเช่น ญี่ปุ่น สวีเดน ไทย และสหรัฐอเมริกา รวมทั้งองค์การระหว่างประเทศ เช่น ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) และสหประชาชาติ (UN) ในการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคม โดยคาดว่าเส้นทางสายหลักทั้ง 7 สาย โดยไทยได้ตกลงให้ความช่วยเหลือปรับปรุงเส้นทางสายรองแก่กัมพูชา 4 สาย ได้แก่

- 1) เส้นทางหมายเลข 48 ระยะทาง 151.5 กิโลเมตรซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 4 บริเวณกิโลเมตรที่ 143 ไปทางทิศตะวันตกสุดทางที่จังหวัดเกาะกงซึ่งติดกับบ้านหาดเล็กจังหวัดตราดของไทยพร้อมทั้งก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำจำนวน 4 แห่งได้แก่สะพานข้ามแม่น้ำตาโตตติงชายอแรงอันตองตักและกัมปงโสม ซึ่งสะพานเหล่านี้จะช่วยให้ชาวกัมพูชาสามารถเดินทางจากจังหวัดเกาะกงถึงอำเภอสมรแอมเบิลและต่อไปยังกรุงพนมเปญได้อย่างสะดวกรวดเร็วขึ้นโดยทางหลวงสายนี้จะเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 4 (กรุงพนมเปญ-กรุงสีหนุวิลล์) เพื่อต่อไปยังกรุงพนมเปญ/กรุงสีหนุวิลล์ได้และเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อไปถึงท่าเรือแหลมฉบังนิคมอุตสาหกรรมและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของไทยในจังหวัดชลบุรีระยองจันทบุรีและตราดผ่านถนนหมายเลข 318 ของไทยที่จังหวัดตราด
- 2) เส้นทางหมายเลข 67 ระยะทาง 138 กิโลเมตรซึ่งแยกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจนจรดด่านชายแดนไทย-กัมพูชาในช่องสะงำอำเภอภูสิงห์จังหวัดศรีสะเกษของไทยและอำเภออันลองเวงจังหวัดอุดรธานีของกัมพูชาเป็นเส้นทางส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับภาคเหนือของกัมพูชาโดยจุดมุ่งหมายสำคัญอยู่ที่จังหวัดเสียมเรียบทั้งนี้ถนนสาย 67 ได้มีการเปิดใช้แล้วเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2552 ที่ผ่านมา

- 3) เส้นทางหมายเลข 68 ระยะทาง 125 กิโลเมตร ซึ่งทางการกัมพูชาขอให้ไทยพิจารณาให้ความช่วยเหลือปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 68 ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจนจรดด่านชายแดนไทย-กัมพูชาในช่องจอมจังหวัดสุรินทร์ของไทยและสำโรงจังหวัดอุดรธานีของกัมพูชา
- 4) เส้นทางหมายเลข 318 หรือสายตราด-คลองใหญ่ ปัจจุบันกรมทางหลวงได้สนับสนุนงบประมาณกว่า 600 ล้านบาทเพื่อก่อสร้างถนนสาย 318 ซึ่งมีระยะทางกว่า 90 กิโลเมตรเป็นถนนสี่เลนในบางช่วงซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งทางน้ำกว่า 3 เท่าตัวและจะมาทดแทนการขนส่งทางน้ำในที่สุดซึ่งถนนสาย 318 เป็นถนนโครงข่ายภาคตะวันออกสู่อินโดจีน(จากกรุงเทพฯ-ตราดประเทศไทย – จังหวัดเกาะกง-กัมปงโสม (กรุงสีหนุวิลล์) ประเทศกัมพูชาสู่ภาคใต้ของประเทศเวียดนามท่าเรือโฮจิมินห์ซิตี้) เป็นการยกระดับการขนส่งทางบกสู่กัมพูชาหากเสร็จแล้วจะเพิ่มปริมาณการขนส่งจากร้อยละ 3 เป็นร้อยละ 30

โครงการพัฒนาเส้นทางในกัมพูชาโดยต่างชาติให้การสนับสนุนแสดงดังแผนภาพที่ ก 1.7



แผนภาพที่ ก 1.7: โครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนที่ต่างชาติให้การสนับสนุนกัมพูชา

ที่มา: <http://www.docstoc.com/docs/54711496/Kingdom-of-Cambodia-Ministry-f-Public-Works-and-Transport>

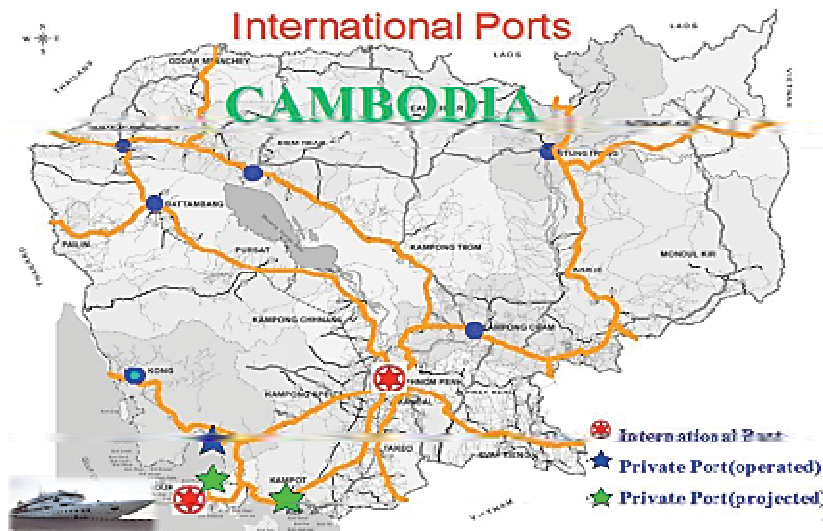
1.3.2 ท่าเรือ

ท่าเรือหลักที่ใช้ขนส่งสินค้าของกัมพูชามี 3 แห่งคือ

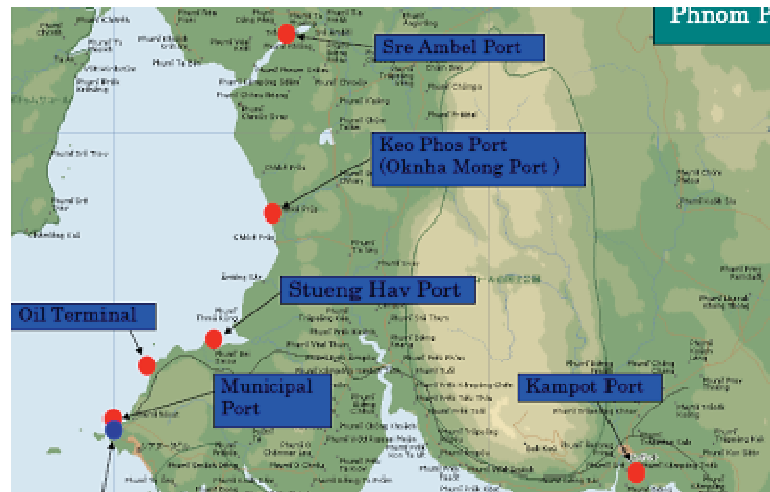
- 1) ท่าเรือพนมเปญ (Phnom Penh Port) ตั้งอยู่ในกรุงพนมเปญอยู่ห่างจากชายฝั่งทะเลประมาณ 320 กิโลเมตร เป็นท่าเรือในการขนส่งสินค้าขนาดเล็กมีความยาวหน้าท่าประมาณ 183 เมตรและท่าลอยน้ำ 3 แห่งรองรับเรือขนาดยาวไม่เกิน 100 เมตรสามารถรองรับเรือระวางบรรทุก 2,000 ตันในฤดูแล้งและ 5,000 ตันในฤดูน้ำหลาก เนื่องจากตั้งอยู่ตอนในของประเทศจึงไม่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้

- นอกจากนี้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศส่วนใหญ่ใช้แม่น้ำโขงแม่น้ำโดนเลสาบ และแม่น้ำปากซึ่งมีความยาวรวม 1,750 กิโลเมตรในฤดูฝนและอาจลดเหลือ 580 กิโลเมตรในฤดูแล้งท่าเรือที่ใช้ขนส่งภายในภูมิภาคที่สำคัญมี 7 แห่งได้แก่

- อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศยังมีข้อจำกัดเนื่องจากระดับน้ำในฤดูฝนและฤดูแล้งมีความแตกต่างกันประมาณ 10 เมตรทำให้บางครั้งเรือขนาดใหญ่มีปัญหาในการเทียบท่าโดยเฉพาะในฤดูแล้ง



គេហទំព័រ: www.cambodiainvestment.gov.kh



แผนภาพที่ ก 1.9: ท่าเรือที่ใช้ขนส่งทางทะเล

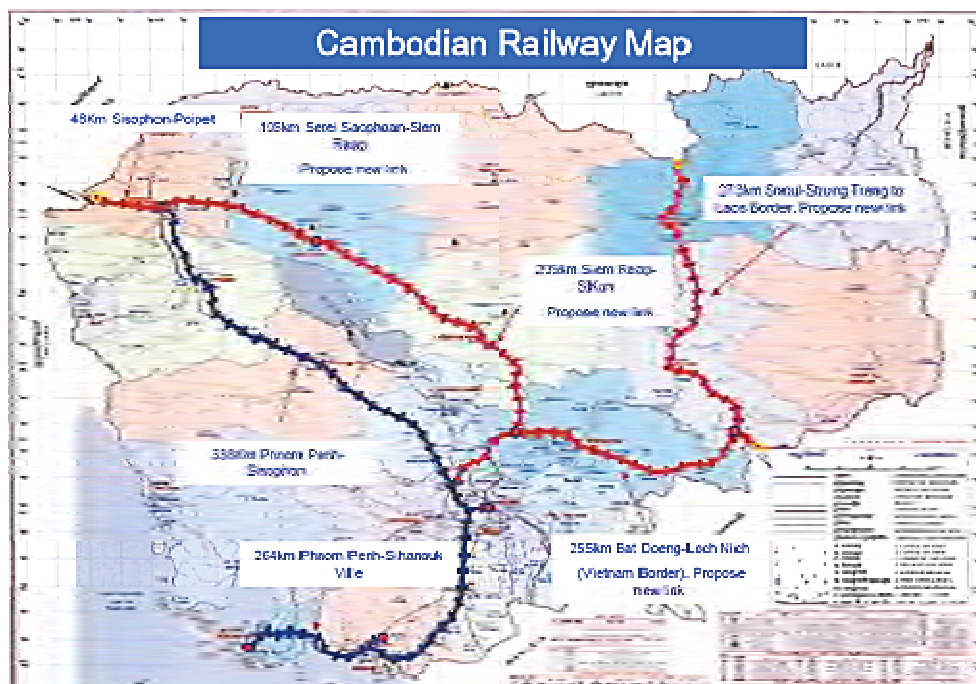
ที่มา: Mr Sin Chanthy, Cambodia Freight Forwarder Association, Tel: (855-23) 221 710

1.3.3 ระบบรถไฟ

กัมพูชามีเส้นทางรถไฟสำคัญ 2 สายได้แก่

1. กรุงเทพมหานคร-โพธิ์สัต-พระตะบอง-อำเภอศรีโสภณ-ปอยเปตระยะทาง 386 กิโลเมตร
2. กรุงเทพมหานคร-ตาแก้ว-กัมปอต-กรุงสีหนุวิลล์ระยะทาง 264 กิโลเมตรแสดงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรถไฟดังแผนภาพที่ ก 1.10

ทั้งนี้ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ได้อนุมัติเงินกู้แบบมีเงื่อนไข (Concessional Loan) เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2551 แก่กัมพูชาเพื่อใช้ปรับปรุงทางรถไฟยาว 600 กิโลเมตรและสร้างทางรถไฟทางยาว 48 กิโลเมตรช่วงอำเภอศรีโสภณ-ปอยเปตเพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟของไทยที่อำเภอรัฐประเทศจังหวัดสระแก้วนอกจากนั้น ADB ยังให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคแก่กัมพูชาในการว่าจ้างผู้ให้บริการรถไฟจากต่างประเทศในการบริหารบำรุงรักษาและลงทุนสร้างทางรถไฟเป็นเวลา 30 ปี โดยโครงการปรับปรุงทางรถไฟในกัมพูชาดังกล่าวมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ทางตอนใต้ (Southern Corridor) ซึ่งเชื่อมระหว่างไทยกัมพูชาและเวียดนามนอกจากนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งของโครงการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Railways Links) ของจีนด้วย



แผนภาพที่ ก 1.10: โครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางราง/รถไฟ

ที่มา: www.cambodiainvestment.gov.kh

1.3.4 การบิน

สนามบินนานาชาติได้แก่สนามบินนานาชาติพนมเปญหรือสนามบินโปเชนตง (Pochentong) ที่กรุงพนมเปญและสนามบินนานาชาติเสียมเรียบที่จังหวัดเสียมเรียบอย่างไรก็ตามสนามบินนานาชาติทั้ง 2 แห่งนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ

สนามบินภายในประเทศได้แก่สนามบินกังกัง (Kang Keng) กรุงสีหนุวิลล์ซึ่งยกขึ้นเป็นสนามบินนานาชาติในปี 2554 สนามบินจังหวัดพระตะบองท่าอากาศยานขนาดเล็กที่กรุงสีหนุวิลล์และท่าอากาศยานสำรองเพื่อการขนส่งสินค้าที่จังหวัดกัมปงชนังนอกจากนี้ยังมีสนามบินอื่นๆที่มีการใช้อยู่ตามเมืองต่างๆในปัจจุบันดังแผนภาพที่ ก 1.11



แผนภาพที่ ก 1.11: โครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางอากาศ (สนามบิน)

ที่มา: <http://www.mapsofworld.com/international-airports/asia/cambodia.html>

โดยมีที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ทางรัฐบาลกัมพูชาได้วางแผนในการจัดตั้งเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งดัง
แผนภาพที่ ก 1.12



แผนภาพที่ ก 1.12: แสดงการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมโยงกับโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

ที่มา: “Cambodia Logistics” Mr Sin Chanthy, Cambodia Freight Forwarder Association, Tel: (855-23) 221 710

1.3.5 ระบบไฟฟ้าและสื่อสาร

กัมพูชามีระบบไฟฟ้าคือ 220AC 50 H2 และใช้ปลั๊กไฟสองขาแบบประเทศไทย มีกำลังการผลิตไฟฟ้าทั้งประเทศประมาณ 250 เมกะวัตต์ ทำให้ประสบปัญหาขาดแคลนไฟฟ้าและค่าไฟฟ้ามีราคาสูง เนื่องจากกัมพูชาใช้น้ำมันดีเซลเป็น

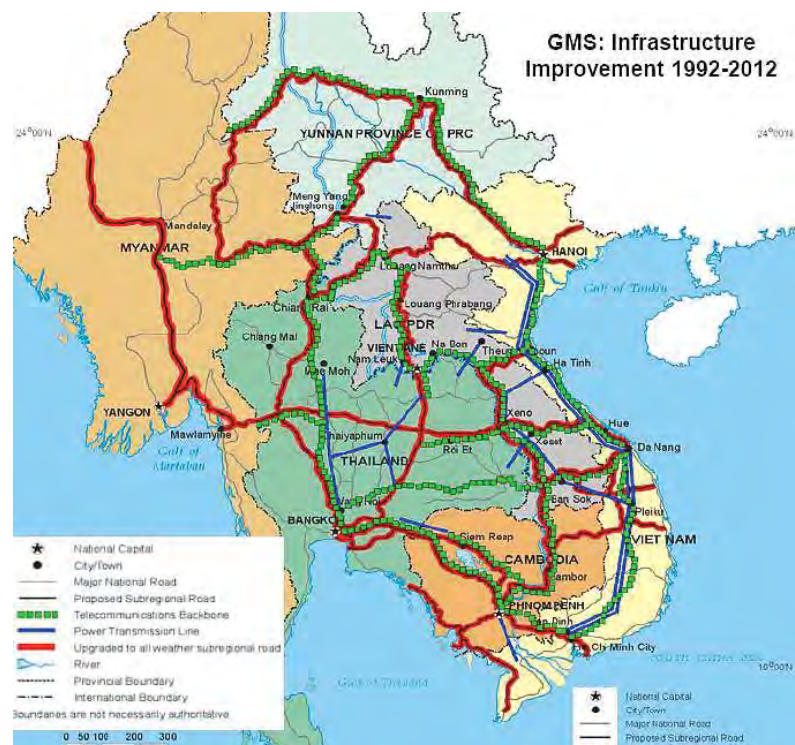
โครงการ “การศึกษาและประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการลงทุนเพื่อจัดทำยุทธศาสตร์เชิงรุกสำหรับเครือข่ายภาคเอกชนไทย
ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน”

ภาคผนวก

ก-16

RDG5550043

เชื้อเพลิงหลักในการผลิตกระแสไฟฟ้า ธุรกิจและครัวเรือนทั่วไปจึงต้องมีเครื่องปั่นไฟฟ้าไว้ใช้งานเอง ขณะที่ความต้องการใช้ไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะในเสียมราฐ ซึ่งเป็นที่ตั้งของนครวัด 1 ใน 7 สิ่งมหัศจรรย์ของโลกประกอบกับการเจริญเติบโตของการค้าการลงทุนในประเทศอย่างต่อเนื่องทำให้ประสบปัญหาเรื่องพลังงาน ดังนั้นกัมพูชาจึงได้ทำความร่วมมือกับเวียดนามและลาวเพื่อนำเข้าไฟฟ้ามาใช้ในประเทศ โดนสายส่งไฟฟ้าแนวแรกจาก จ.ไต๋นิง (TayNinh) ในภาคใต้เวียดนามจะส่งไฟฟ้าไปยัง จ.กัมปงจามในภาคกลางกัมพูชาและแนวที่สองจากแขวงจำปาสักในภาคใต้ลาว ไปยังเมืองสแต็งแตร์ริง (Stung Treng) ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งหมดจะเชื่อมเข้ากับโครงข่ายไฟฟ้าที่สร้างโดยใช้โดยรัฐบาลกัมพูชาโดยทางการลาวจะจัดสร้างสายส่งขนาด 115 กิโลโวลต์ ความยาว 25 กม.จากเมืองจำปาสักไปยังพรมแดน จ.สแต็งแตร์ริง ส่วนเวียดนามกับกัมพูชาจะสร้างสายส่งขนาด 110 กิโลโวลต์ไปเชื่อมกันที่ชายแดนของสองประเทศ



แผนภาพที่ ก 1.13: แสดงโครงข่ายระบบไฟฟ้าและระบบสื่อสารโทรคมนาคม
ที่มา: www.cambodiainvestment.gov.kh

ปัจจุบันเวียดนามได้จำหน่ายไฟฟ้าให้กัมพูชารวม 24 ล้านกิโลวัตต์ชั่วโมงต่อปี โดยส่งจาก 9 จุดใน จ.ไต๋นิง (TayNinh) เกียนยาง (KienGiang) อันยาง (AN Giang) บิ่งเฟือก (BinhPhuoc) และ จ.ลองอาน (Long An) นอกจากนั้น เวียดนามกับลาวยังได้ร่วมกันก่อสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำหลายแห่งในภาคใต้ของลาวเพื่อจำหน่ายไฟฟ้าให้แก่เวียดนามและกัมพูชา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขื่อนเซกะหมาน 3 ขนาด 240 เมกะวัตต์

ประเทศไทยโดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยได้ขายไฟฟ้าเข้าสู่ระบบสายส่งของกัมพูชาทางด้าน จ.สระแก้ว เพื่อนำไปใช้ในเสียมราฐ กับเมืองศรีโสภณ โดยไทยจำหน่ายไฟฟ้าให้แก่กัมพูชาในราคาเดียวกับที่จำหน่ายให้ผู้บริโภคในประเทศ ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าราคาไฟฟ้าในกัมพูชาปัจจุบัน

ในส่วนระบบสื่อสารโทรคมนาคมพื้นฐานในกัมพูชายังขาดแคลนอยู่มาก มีความพร้อมเฉพาะในเมืองใหญ่เท่านั้น แต่ระบบโทรศัพท์ไร้มือถือ ถือว่าอยู่ในระดับปานกลางถึงดี ดังนั้นเพื่อเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคทางธนาคารพัฒนา

เอเชียจึงสนับสนุนเงินกู้ในการพัฒนาโครงข่ายสายโทรคมนาคม ระบบไฟฟ้าและถนน กับรัฐบาลกัมพูชาซึ่งมีโครงข่ายในการพัฒนาดังแผนภาพที่ ก 1.13

1.4 กฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง

รัฐบาลกัมพูชาให้ความสำคัญกับการลงทุนในประเทศอย่างมากจึงมีนโยบายส่งเสริมและปรับปรุงแก้ไขระเบียบการลงทุนที่เอื้อต่อนักลงทุนต่างชาติเช่นการอำนวยความสะดวก การลดหย่อนภาษีและการให้สิทธิต่างรวมถึงการอนุญาตนักลงทุนโอนเงินตราต่างประเทศได้อย่างเสรีเพื่อจูงใจนักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนให้สิทธิเป็นเจ้าของสินทรัพย์ทุกอย่างยกเว้นที่ดินแต่ก็สามารถเช่าได้นานถึง 99 ปีและอนุญาตให้นักลงทุนเป็นเจ้าของกิจการบางประเภทได้ร้อยละ 100 และให้การรับประกันนักลงทุนในการกำหนดราคาสินค้าที่ผลิตขึ้นการให้สิทธิในการส่งออกเงินทุนกำไรของกิจการและยังสามารถลงทุนด้วยเงินทุนของตนเองทั้งหมด นอกจากนี้ในกรณีที่ขาดแรงงานที่มีฝีมือภายในประเทศก็สามารถจ้างแรงงานต่างชาติที่มีฝีมือมาทำงานได้ รวมทั้งได้เร่งปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความโปร่งใสและลดขั้นตอนการขอใบอนุญาตประกอบการลงทุนมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้มีผลต่อการสร้างงานที่ก่อให้เกิดรายได้กับประชาชนและเร่งรัดการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

1.4.1 ข้อควรรู้เกี่ยวกับการลงทุนในกัมพูชา

สภาเพื่อการพัฒนา กัมพูชา (The Council for the Development of Cambodia: CDC) มีหน้าที่พิจารณาอนุมัติส่งเสริมโครงการลงทุนทั้งหมดในประเทศโดยเฉพาะการลงทุนของภาคเอกชนโดยกฎหมายกัมพูชากำหนดให้ CDC เป็น One Stop Service ซึ่งสามารถตอบรับหรือปฏิเสธการลงทุนและดำเนินการออกใบรับรองการจดทะเบียน เพื่อให้การลงทุนเริ่มดำเนินการได้โดยมีหน่วยงานในสังกัดคือคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของกัมพูชา (Cambodian Investment Board: CIB) โดยสามารถติดต่อได้ที่ สถานที่ติดต่อ: Government Palace, Sisowath Quay, Wat Phnom, Phnom Penh, Cambodia โทรศัพท์:(855) 23 981 156 โทรสาร:(855) 23 428 426, 23 428 953-4 อีเมล: CDC.CIB@bigpond.com.kh เว็บไซต์: www.cdc-crb.gov.kh/

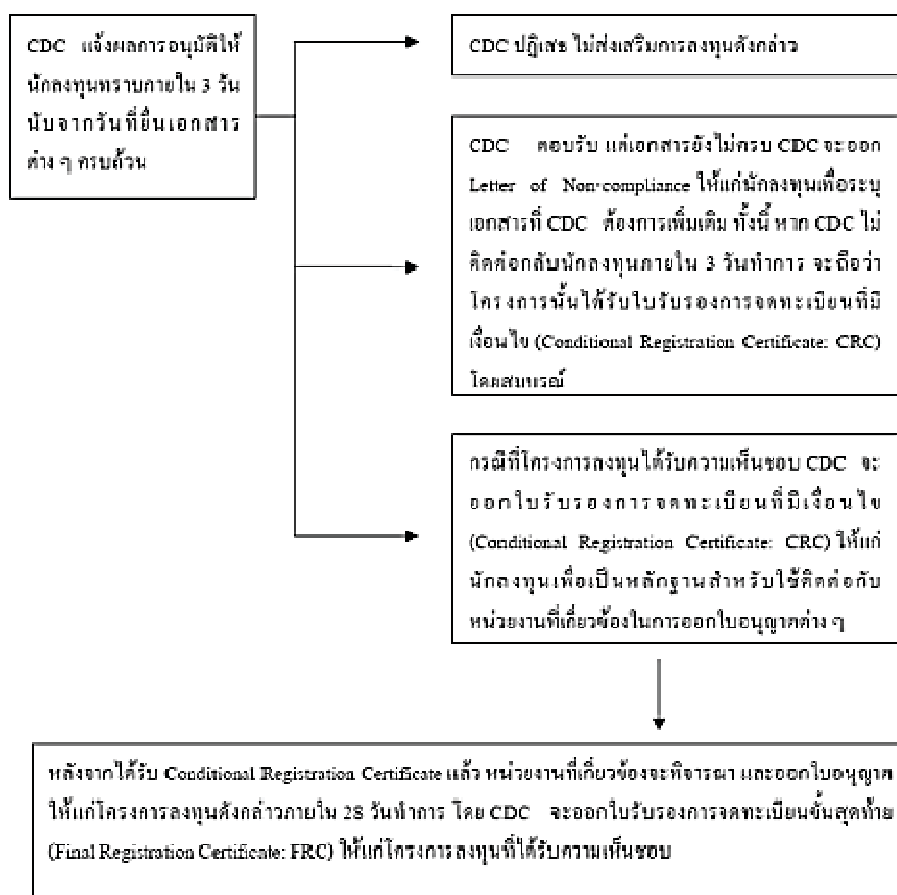
กฎระเบียบที่นักลงทุนควรทราบสำหรับการขออนุมัติการลงทุนในกัมพูชามีดังนี้

- เอกสารประกอบการพิจารณาอนุมัติได้แก่
 - คำขออนุมัติการลงทุนพร้อมเอกสารเกี่ยวกับผู้ขอรวมทั้งหนังสือส่งมอบอำนาจ (หากมี)
 - รายละเอียดของโครงการที่จะขออนุมัติการลงทุน
 - เอกสารเกี่ยวกับการบริหารจัดการรวมทั้งระเบียบข้อบังคับขององค์กรธุรกิจที่จะจัดตั้งขึ้น
 - รายงานศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการรวมทั้งเทคนิคการผลิตการตลาดและการบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นต้น
- ค่าธรรมเนียมในการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุนแสดงดังตารางที่ ก 1.9

ตารางที่ ก 1.9: อัตราค่าธรรมเนียมในการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน

มูลค่าโครงการ	ค่าธรรมเนียมขออนุมัติ (ชำระเมื่อยื่นคำขอ)	ค่าธรรมเนียมส่งเสริมการลงทุน (ชำระภายหลังได้รับการอนุมัติ)
ไม่เกิน 1,000,000 USD	100 USD	500 USD
มากกว่า 1,000,000 USD	200 USD	1,000 USD

3. ขั้นตอนการอนุมัติวางแผนภาพที่ ก 1.14



แผนภาพที่ ก 1.14: ขั้นตอนการอนุมัติโครงการลงทุน

ที่มา: สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุนร่วมกับสถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

หาก CDC ไม่ออก Conditional Registration Certificate หรือ Letter of Noncompliance ให้นักลงทุนภายใน 3 วันทำการจะถือว่าโครงการลงทุนนี้ได้รับ Conditional Registration Certificate โดยอัตโนมัติ

1.4.2 การจดทะเบียนนิติบุคคล

การประกอบธุรกิจทุกประเภทในกัมพูชาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกฎหมายธุรกิจ (Commercial Enterprise หรือ CLE) โดยกรอบการจัดตั้งบริษัทและการดำเนินธุรกิจต่างๆมีเนื้อหาสำคัญประกอบด้วย

1. ตัวแทนหุ้นส่วนหรือบริษัทใดๆจะต้องมีบริษัทตัวแทนนิติบุคคลที่มีฐานะทางกฎหมายในกัมพูชา
2. สถานที่ประกอบการ: จะต้องมีส่วนที่ประกอบการเป็นหลักแหล่งและมีที่อยู่ที่สามารถอ้างอิงได้
3. จำนวนหุ้น: จะต้องออกหุ้นบริษัทไม่ต่ำกว่า 1,000 หุ้น ในราคาพาร์ที่ไม่น้อยกว่า 4,000 เรียล
4. ใบรับรองหุ้น: ผู้ถือหุ้นทุกรายจะได้รับใบรับรองหุ้น
5. การเก็บข้อมูล: บริษัทจะต้องจัดเก็บข้อมูลที่บริษัทดังนี้
 - (1) บทบัญญัติและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
 - (2) บันทึกการประชุมและความเห็นของคณะกรรมการบริหาร
 - (3) สำเนาคำสั่งต่างๆ

- (4) ทะเบียนหลักทรัพย์
- (5) ข้อตกลง/มติของผู้ถือหุ้นและรายงานของคณะกรรมการบริหาร
- (6) เอกสารบัญชีต่างๆ

6. การประชุมของคณะกรรมการบริหาร : จะต้องจัดประชุมอย่างน้อยปีละ 3 ครั้ง

- การแจ้งสถานภาพบริษัทประจำปี : บริษัทจะต้องกรอกแบบฟอร์มแจ้งสถานภาพบริษัทส่งให้กับกระทรวงพาณิชย์เพื่อเก็บรักษาหากบริษัทใดไม่ส่งแบบฟอร์มดังกล่าวเป็นเวลาต่อเนื่อง 3 ปีจะถือว่าบริษัทนั้นๆไม่มีฐานะที่ถูกต้องตามกฎหมายและจะถูกเพิกถอนหนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัท
- เอกสารการเงินประจำปี : บริษัทจะต้องส่งงบการเงินและเอกสารการเงินให้กับผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 21 วันทำการก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีซึ่งงบการเงินดังกล่าวจะต้องได้รับการรับรองโดยคณะกรรมการบริษัทและผู้ตรวจสอบบัญชี
- การเปิดเผยผลประโยชน์ : บริษัทจะต้องเปิดเผยข้อมูลผลประโยชน์ของบริษัทและความเกี่ยวเนื่องกับผลประโยชน์นั้นๆของคณะกรรมการ/ผู้บริหารบริษัท
- ลำดับขั้นตอนการประชุม: ผู้ถือหุ้นและการประชุมคณะกรรมการบริหาร
- การแต่งตั้งเลขานุการของบริษัท : เพื่อการประสานงานกับ CLE
- การใช้ชื่อบริษัทเป็นภาษาถิ่น : ทุกบริษัทจะต้องมีป้ายชื่อเป็นภาษาถิ่นและตัวอักษรป้ายชื่อจะต้องใหญ่กว่าและอยู่ด้านบนภาษาต่างประเทศอื่นๆข้อบังคับนี้ใช้กับเอกสารทุกชนิดของบริษัท
- การแต่งตั้งผู้ตรวจสอบบัญชี
- บทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจสอบบัญชี/สภาพคล่องของบริษัท
- บทลงโทษต่างๆ

1.4.3 รูปแบบการประกอบธุรกิจ

รูปแบบการประกอบธุรกิจมี 7 ประเภทคือ

- Joint Stock Company
- บริษัทจำกัด (Limited Liability Company)
- Sole Proprietorship Limited Company
- Commercial Partnerships
- สำนักงานตัวแทน (Representative Offices)
- สำนักงานสาขา (Branch Office of a Foreign Company)
- Subsidiary

บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจต้องยื่นจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการต่อกระทรวงพาณิชย์หรือสำนักงานทะเบียนในท้องที่ที่สถานประกอบการตั้งอยู่ก่อนเริ่มประกอบการไม่น้อยกว่า 15 วัน

1.4.4 การจดทะเบียนบริษัทจำกัด

บริษัทจำกัดในกัมพูชาอาจมีเจ้าของเป็นชาวกัมพูชาหรือเปอร์เซนต์หรือเป็นบริษัทที่มีชาวต่างชาติเป็นเจ้าของร้อยเปอร์เซนต์หรือเป็นการร่วมทุนระหว่างสองฝ่ายก็ได้ บริษัทจำกัดจะต้องจดทะเบียนและได้รับใบอนุญาตการจัดตั้งบริษัทจากกระทรวงพาณิชย์โดยต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆที่บัญญัติไว้ในกฎหมายธุรกิจหรือ CLE ของกัมพูชาเช่นการจัดเก็บข้อมูลต่างๆการออกไปหุ้นและราคาหุ้นการประชุมผู้ถือหุ้นการประชุมคณะกรรมการบริหาร เป็นต้น

1.4.5 บริษัทจำกัด

บริษัทจำกัดมี 3 ประเภทคือ

1. บริษัทจำกัดที่มีผู้ถือหุ้นรายเดียว : จะต้องมีการบริหารอย่างน้อย 1 คน
2. บริษัทจำกัดที่มีผู้ถือหุ้นหลายคน : ต้องมีผู้ถือหุ้นระหว่าง 2-30 คนมีการบริหารอย่างน้อย 1 คนและอาจมีข้อจำกัดด้านการโอนหุ้น
3. บริษัทจำกัดมหาชน : มีสาธารณชนเป็นผู้ถือหุ้นและต้องมีการบริหารอย่างน้อย 3 คน

1.4.6 หลักเกณฑ์การยื่นจดทะเบียน

หลักเกณฑ์การยื่นจดทะเบียน มีดังนี้

1. ต้องได้รับการยินยอมเข้าครอบครองสถานประกอบการจากศาลากรุง (City Hall) หรือจังหวัดในท้องถิ่นที่ตั้งกิจการ
2. ต้องมีเงินทุนจดทะเบียนชำระเต็มไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาทโดยมีมูลค่าหุ้นกำหนดไว้ไม่ต่ำกว่า 200,000 บาทต่อหุ้นหลักฐานแสดงคุณสมบัติข้างต้นพร้อมกันให้ใช้เอกสารที่กระทำในนามของกิจการและแสดงสำเนาบัญชีเงินฝากของผู้ถือหุ้นประกอบการยื่นจดทะเบียน
3. ต้องมีผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่า 2 ราย
4. ต้องยื่นวัตถุประสงค์และข้อบังคับเป็นภาษาเขมรโดยอาจใช้แบบมาตรฐานของกระทรวงพาณิชย์ก็ได้ผู้ถือหุ้นหรือผู้บริหารต้องแสดงตนและลงนามในเอกสารบางรายการต่อหน้าพนักงานเจ้าหน้าที่แต่สามารถมอบอำนาจให้ผู้อื่นกระทำการแทนแล้วแสดงตนในภายหลังก็ได้การประกอบกิจการบางประเภทอาจต้องได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องก่อน

1.4.7 แบบฟอร์มและเอกสารที่ใช้ประกอบในคำขอจัดตั้งบริษัท

- การจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่มีวัตถุประสงค์ดำเนินธุรกิจทุกสาขารวมทั้งการนำเข้าและการส่งออก
- เงินทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 20,000,000 บาทโดยมีชาวกัมพูชาถือหุ้น 100 % หรือชาวต่างชาติถือหุ้น 100 % หรือเป็นการร่วมทุนระหว่างชาวกัมพูชาและชาวต่างชาติ
- หนังสือรับรองทุนจดทะเบียนจากธนาคารพาณิชย์ในกัมพูชา(บัญชีเงินฝาก)
- ประธานบริษัทอาจเป็นชาวกัมพูชาหรือชาวต่างชาติ
- แบบฟอร์มขอจัดตั้งบริษัทจำนวน 3 ฉบับ
- กฎข้อบังคับของบริษัทจำนวน 6 ฉบับ
- สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้ถือหุ้นชาวกัมพูชาและ/หรือสำเนาหนังสือเดินทางของผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติทุกคนๆละ 3 ฉบับ
- รูปถ่ายขนาด 4 x 6 ซม. ของผู้ถือหุ้นทุกคนๆละ 3 ใบ

1.4.8 สำนักงานสาขา

สำนักงานสาขาเป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมในกลุ่มธุรกิจธนาคารอย่างไรก็ตามรัฐบาลกัมพูชาค่อนข้างจำกัดการจัดตั้งสำนักงานสาขาของบริษัทต่างชาติส่วนใหญ่จะอนุญาตให้เฉพาะกับบริษัทที่มีสัญญาจ้างที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐเท่านั้น

1.4.9 การจดทะเบียนสาขาของบริษัทต่างประเทศ

- หนังสือมอบสิทธิของบริษัทแม่ซึ่งมีการรับรองจากทนายความจำนวน 3 ฉบับซึ่งระบุชื่อผู้แทนที่จะมาประจำในสาขาต่างประเทศพร้อมทั้งหนังสือมติการประชุมของผู้ถือหุ้นที่อนุมัติให้จัดตั้งสาขาในต่างประเทศ
- สำเนาบัญชีข้อบังคับของบริษัทแม่ซึ่งรับรองความถูกต้องจากหน่วยงานของรัฐบาลจำนวน 3 ฉบับ
- รูปถ่ายขนาด 4 X 6 ซม. จำนวน 3 ใบ
- การจดทะเบียนสำนักงานตัวแทน (Representative Office) ของรัฐบาลจำนวน 3 ฉบับ
- สำเนาวีซ่าเข้าประเทศกัมพูชาของผู้แทนบริษัทจำนวน 3 ฉบับ (สำนักงานตัวแทนสามารถดำเนินการด้าน Marketing Research หรือลงลายมือชื่อในข้อตกลงต่างๆ)

1.4.10 สำนักงานตัวแทน

สำนักงานตัวแทนจัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นตัวแทนจัดหาวัตถุดิบตัวแทนทางการตลาดและส่งเสริมการขายของบริษัทแม่ในต่างประเทศสำนักงานตัวแทนจะไม่ทำการผลิตดำเนินธุรกิจหรือให้บริการโดยตรงและทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์สินค้าส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัทและเจรจาธุรกิจให้กับบริษัทแม่เป็นต้นตั้งนั้นสำนักงานตัวแทนจึงไม่เสียภาษีบริษัทหรือภาษีทางธุรกิจใดๆ

1.4.11 สัญญาความร่วมมือทางธุรกิจ

สัญญาความร่วมมือทางธุรกิจเป็นสัญญาการทำธุรกิจร่วมระหว่างบริษัทเอกชนกับภาครัฐซึ่งไม่จำเป็นต้องมีการจัดตั้งเป็นรูปแบบของบริษัทตามกฎหมายแต่สัญญาความร่วมมือนี้ต้องเสียภาษีบางชนิดที่กฎหมายกำหนดกรณีการ Joint Venture ร่วมกับภาครัฐบาลต้องจ่ายเงินส่วนแบ่งให้กับรัฐบาลตามสัญญาที่ได้รับไว้และตามระยะเวลาที่กำหนด

1.4.12 บริษัทห้างหุ้นส่วนจำกัด

บริษัทห้างหุ้นส่วนจำกัดประกอบด้วยบริษัทห้างหุ้นส่วนทั่วไปและบริษัทห้างหุ้นส่วนจำกัดโดยห้างหุ้นส่วนทั่วไปเป็นการบริหารงานและรับผิดชอบร่วมกันระหว่างบุคคลที่เป็นหุ้นส่วนในขณะที่บริษัทห้างหุ้นส่วนจำกัดหุ้นส่วนทั้งหมดจะมอบหมายให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็น ผู้บริหารงานแทนความรับผิดชอบของแต่ละหุ้นส่วนขึ้นอยู่กับจำนวนหุ้นที่ถือครอง

1.4.13 การจดทะเบียนพาณิชย์และการแจ้งสถานภาพบริษัทประจำปี

ธุรกิจทุกประเภทต้องจดทะเบียนพาณิชย์กับกระทรวงพาณิชย์โดยการจดทะเบียนต้องมีข้อมูลเบื้องต้นประกอบด้วยชื่อบริษัทสถานที่ตั้งทุนจดทะเบียนรายชื่อผู้ถือหุ้นรายชื่อคณะกรรมการบริหารผู้มีสิทธิลงนามเครื่องหมายการค้าลิขสิทธิ์สิทธิบัตร เป็นต้นซึ่งการเปลี่ยนแปลงใดๆเกี่ยวกับข้อมูลเหล่านี้จะต้องแจ้งและได้รับการเห็นชอบจากกระทรวงพาณิชย์ทุกบริษัทสำนักงานสาขาสำนักงานตัวแทนจะต้องแจ้งรายงานสถานภาพบริษัทให้กับกระทรวงพาณิชย์ทราบเป็นประจำทุกปี

1.4.14 กฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา

การเข้าเป็นสมาชิก WTO ของกัมพูชาเป็นการบังคับไปโดยปริยายว่ากัมพูชาจะต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาให้สอดคล้องและเป็นมาตรฐานเดียวกับที่กำหนดไว้ในข้อตกลง

- เครื่องหมายการค้า

กฎหมายเครื่องหมายการค้าประกาศใช้ในเดือนกุมภาพันธ์ 2002 ครอบคลุมในการปกป้องเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการซึ่งมีบทบัญญัติสำคัญประกอบด้วย

1. ขั้นตอนการลงทะเบียนและสิทธิตามกฎหมายเครื่องหมายการค้าซึ่งจะได้รับการปกป้องต้องจดทะเบียนกับกรมทรัพย์สินทางปัญญากระทรวงพาณิชย์กัมพูชาหลังการตรวจสอบกระทรวงจะออกใบรับรองและลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาหากพบว่าไม่มีการโต้แย้งภายในเวลา 90 วันก็จะออกใบรับรองเครื่องหมายการค้าซึ่งมีอายุ 1 ปีเจ้าของเครื่องหมายใดที่ไม่ได้มีแหล่งพำนักอยู่ในกัมพูชาจะต้องมอบหมายตัวแทนในกัมพูชาเป็นผู้ดำเนินการแทน
2. การยกเลิกและเพิกถอนเครื่องหมายการค้าใดที่ไม่ได้นำไปใช้งานเป็นระยะเวลา 5 ปีติดต่อกันจะถูกยกเลิกและเพิกถอนยกเว้นเจ้าของเครื่องหมายการค้านั้นๆยื่นเอกสารชี้แจงเหตุผลเป็นลายลักษณ์อักษร
3. การอนุญาตให้ใช้เครื่องหมายการค้าให้บุคคลอื่นใช้ต้องทำผ่านสัญญาให้ใช้ที่กำหนดโดยกระทรวงพาณิชย์
4. การละเมิดสิทธิ ได้แก่การนำเครื่องหมายการค้าไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตการลอกเลียนแบบเครื่องหมายการค้าและการใช้เครื่องหมายการค้าโดยไม่ได้ลงทะเบียนเป็นต้น
5. มาตรการปกป้องตามเขตชายแดนเจ้าของเครื่องหมายการค้ามีสิทธิในการเรียกตรวจสอบหรืออายัดการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าตามด่านชายแดนหากมีความสงสัยหรือเห็นว่าสินค้าเหล่านั้นอาจจะละเมิดเครื่องหมายการค้าของตน เครื่องหมายการค้าที่จดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์กัมพูชาจะได้รับความคุ้มครองเป็นเวลา 10 ปีนับจากวันจดทะเบียนโดยในปีที่ 5 เจ้าของเครื่องหมายการค้าจะต้องแจ้งให้กระทรวงทราบถึงการคงใช้เครื่องหมาย การค้าดังกล่าวเพื่อเหตุผลในการให้ความคุ้มครองต่อไปบทลงโทษผู้ที่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาเป็นไปตามข้อตกลงที่กัมพูชาทำไว้กับสหประชาชาติและสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับการปกป้องทรัพย์สินทางปัญญา

- สิทธิบัตร

สิทธิบัตรได้แก่ใบประกาศปกป้องการประดิษฐ์คิดค้นใหม่ๆที่เป็นไปเพื่อประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาใดปัญหาหนึ่งที่มีนัยสำคัญทางเทคโนโลยี

- การประดิษฐ์คิดค้นที่มีสิทธิได้รับความคุ้มครอง
 1. การประดิษฐ์คิดค้นที่ใหม่
 2. มีลำดับขั้นตอนการประดิษฐ์คิดค้นที่ชัดเจน
 3. สามารถนำไปใช้ประโยชน์ทางอุตสาหกรรมได้จริง
- การประดิษฐ์คิดค้นที่ไม่สามารถขอสิทธิบัตรคุ้มครองได้แก่
- ทฤษฎีและสูตรทางวิทยาศาสตร์และคณิตศาสตร์
- แผนงานกฎหรือรูปแบบทางธุรกิจการแสดงหรือการเล่นเพื่อความบันเทิงต่างๆ
- รูปแบบการรักษามนุษย์หรือสัตว์
- เคมีภัณฑ์บางชนิด
- สัตว์และพืช
- ใบรับรองแบบจำลองหรือรูปประติมากรรม

ใบรับรองดังกล่าวใช้ในการคุ้มครองแบบจำลองหรือรูปประติมากรรมที่ใหม่และถูกประดิษฐ์คิดค้นเพื่อเหตุผลทางอุตสาหกรรมเป็นหลักโดยใบรับรองมีอายุ 7 ปีและไม่สามารถต่ออายุได้อีก

- การออกแบบอุตสาหกรรม

การออกแบบอุตสาหกรรมที่จะได้รับความคุ้มครองต้องเป็นการออกแบบที่ใหม่และต้องไม่มีการเปิดเผยให้สาธารณชนทราบภายในเวลา 1 ปีก่อนการยื่นขอจดทะเบียนโดยกฎหมายเครื่องหมายการค้าจะไม่คุ้มครองการออกแบบที่เห็นว่าอาจเป็นภัยต่อสังคม

- ลิขสิทธิ์และสิทธิ์อื่นๆที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายลิขสิทธิ์และสิทธิ์อื่นๆที่เกี่ยวข้องประกาศใช้ในวันที่ 3 มีนาคม 2003 เพื่อปกป้องลิขสิทธิ์และผลงานของนักประพันธ์นักแสดงผู้กำกับผู้ผลิตและองค์กรที่เกี่ยวข้องต่างๆได้แก่

1. ผลงานของนักประพันธ์ที่เป็นชาวกัมพูชาหรือมีถิ่นพำนักอยู่ในกัมพูชา
2. ผลงานสิ่งตีพิมพ์ที่ปรากฏครั้งแรกในกัมพูชา
3. สื่อวีดิทัศน์ที่ผู้ผลิตมีสำนักงานใหญ่หรือมีแหล่งพำนักในกัมพูชา
4. งานออกแบบสถาปัตยกรรมที่มีโครงสร้างการออกแบบมาจากสถาปัตยกรรมของกัมพูชา
5. ชิ้นงานอื่นๆที่กัมพูชาต้องให้ความคุ้มครองภายใต้พันธกรณีกับนานาชาติ

- ข้อพิพาทและบทลงโทษ

- ข้อพิพาททางแพ่งเจ้าของลิขสิทธิ์ที่ได้รับการละเมิดสามารถยื่นเรื่องต่อศาลเพื่อสั่งห้ามหรือหยุดการละเมิดนั้นๆโดยศาลจะมีคำสั่งให้ผู้ละเมิดชดเชยค่าเสียหายให้กับเจ้าของลิขสิทธิ์
- ข้อพิพาททางอาญาการละเมิดลิขสิทธิ์และสิทธิ์อื่นๆมีความผิดทางอาญาทั้งจำและปรับ โดยผู้ละเมิดอาจถูกจำคุก 2-3 ปีและ/หรือถูกปรับเป็นเงินจำนวนระหว่าง 1-10 ล้านเรียล

1.4.16 มาตรการทางการค้า

1.4.16.1 มาตรการที่มีใช้ภายใน

มาตรการห้ามนำเข้า กัมพูชาห้ามนำเข้าสินค้าบางชนิดที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงปลอดภัยสุขอนามัยสิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรมภายในประเทศได้แก่อาวุธวัตถุระเบิดรถยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในการทหารทองคำเครื่องเงิน Cannabis ต้นโคคา Cannabis Resin ผื่นต้นผื่นแห้งสารประกอบอะมีน-ฟังก์ชันสารประกอบอะมิโนที่มีออกซิเจนฟังก์ชันสารประกอบคาร์บอกซิอิมิด-ฟังก์ชันสารประกอบอะมิโน-ฟังก์ชันของกรดคาร์บอนิกสารประกอบคาร์บอกซิอิมิด-ฟังก์ชัน (รวมถึงแซกคารินและเกลือของแซกคาริน) สารประกอบอิมิน-ฟังก์ชันสารประกอบไนไตรล์-ฟังก์ชันสารประกอบเฮตเทอโรไซคลิกที่มีออกซิเจนเฮตเทอโรอะตอมเท่านั้นกรดนิวคลีอิกและเกลือของกรดนิวคลีอิกสารประกอบเฮตเทอโรไซคลิกอื่นๆ ยานพาหนะพวงมาลัยขวาโบราณวัตถุที่มีอายุเกิน 100 ปีสื่อลามกภาพสารพิษสินค้าปลอมและชิ้นส่วนตัวถังยานพาหนะ

มาตรการส่งออกสามารถทำการส่งออกได้เสรีไม่มีข้อจำกัดยกเว้นสินค้าที่กระทรวงพาณิชย์กัมพูชากำหนดให้ส่งออกได้ โดยต้องมีเอกสารใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าจากกรมสิทธิประโยชน์กัมพูชาหรือเอกสารใบอนุญาตส่งออกจากการการค้าต่างประเทศกัมพูชา

1.4.16.2 มาตรการด้านพิธีการศุลกากร

1) กัมพูชาได้กำหนดระเบียบขั้นตอนการตรวจสอบสินค้าก่อนการนำเข้า (Pre-shipment Inspection : PSI) ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท Societe Generale de Surveillance S.A. หรือ SGS สำหรับสินค้าที่มีมูลค่ามากกว่า 5,000 เหรียญสหรัฐมาตรการดังกล่าวทำให้เกิดความล่าช้าในการนำเข้าสินค้าอย่างไรก็ตามมีสินค้าที่ได้รับยกเว้นการตรวจสอบก่อนการนำเข้าได้แก่หินและโลหะที่มีราคาแพงศิลปวัตถุวัตถุระเบิดและผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการระเบิดกระสุนดินดำอาวุธยุทโธปกรณ์สัตว์มีชีวิตหนังสือพิมพ์รายวันและรายคาบเครื่องใช้ในบ้านเรือนและทรัพย์สินส่วนตัวรวมถึงยานยนต์ใช้แล้วพัสต์ที่ฝากส่งทางไปรษณีย์หรือตัวอย่างสินค้าสิ่งของซึ่งรัฐบาลต่างชาติหรือองค์กรระหว่างประเทศจัดส่งให้แก่มูลนิธิองค์กรการกุศลและองค์กรเพื่อช่วยเหลือมนุษยชาติสิ่งของและวัสดุครุภัณฑ์ซึ่งนำมาใช้ในการกิจของคณะทูตสถานทูตกงสุลหรือสถานกงสุลและองค์การสหประชาชาติรวมถึงตัวแทนขององค์การในด้านต่างๆสินค้าทุนทุกชนิดซึ่งได้รับอนุญาตให้นำเข้าโดยยกเว้น

ภาษีจากสภาเพื่อเพื่อพัฒนากัมพูชาสินค้าทุกชนิดที่รัฐบาลได้กำหนดให้นำเข้าโดยไม่ต้องเสียภาษีเช่นปุ๋ยเคมีอุปกรณ์และ
เครื่องยนต์ที่ใช้ด้านการเกษตรเครื่องใช้ด้านการศึกษาและเครื่องกีฬา ฯลฯ

2) การจำกัดวงเงินในการค้าขายแดนครั้งละไม่เกิน 500,000 บาท/คน/วัน ณ บริเวณจุดผ่อนปรน

1.4.16.3 มาตรการที่มีใช้ภาษีศุลกากรอื่นๆ

1) ยาและเคมีภัณฑ์มีขั้นตอนขออนุมัติทะเบียนซึ่งใช้เวลานานกว่า 2 ปีต่อหนึ่งผลิตภัณฑ์

2) น้ำมันเชื้อเพลิงผู้นำเข้าต้องจดทะเบียนที่กระทรวงพาณิชย์กัมพูชา

1.4.16.4 มาตรการด้านภาษี

การชำระภาษีต้องชำระเป็นเงินเรียลหากลงบัญชีเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐฯต้องเปลี่ยนค่าของเงินดอลลาร์
สหรัฐฯเป็นเรียลตามอัตราแลกเปลี่ยนของทางราชการ (กำหนดโดยธนาคารชาติ) สามารถชำระได้ทั้งเงินสดหรือเช็ค

ตารางที่ ก 1.10: อัตราภาษีรายปีของธุรกิจ

ลำดับ	กิจกรรมด้านการค้าและอุตสาหกรรม	กิจกรรมบริการยกเว้นร้านอาหารและโรงแรม	จำนวนเงินภาษีรายปี
1	ถึง 7,500,000	ถึง 3,000,000	15,000
2	ตั้งแต่ 7,500,001-12,500,000	ตั้งแต่ 3,000,001-5,000,000	21,000
3	ตั้งแต่ 12,500,001-25,000,000	ตั้งแต่ 5,000,001-10,000,000	27,000
4	ตั้งแต่ 25,000,001-30,000,000	ตั้งแต่ 10,000,001-12,000,000	40,000
5	ตั้งแต่ 30,000,001-37,000,000	ตั้งแต่ 12,000,001-15,000,000	60,000
6	ตั้งแต่ 37,000,001-50,000,000	ตั้งแต่ 15,000,001-20,000,000	90,000
7	ตั้งแต่ 50,000,001-62,000,000	ตั้งแต่ 20,000,001-24,800,000	140,000
8	ตั้งแต่ 62,000,001-75,000,000	ตั้งแต่ 24,800,001-30,000,000	180,000
9	ตั้งแต่ 75,000,001-100,000,000	ตั้งแต่ 30,000,001-40,000,000	240,000
10	ตั้งแต่ 100,000,001-1,000,000,000 สูงสุดต้องจ่ายเพิ่ม 1 ส่วนพัน	40,000,001-400,000,000 สูงสุดต้องจ่ายเพิ่ม 2.5 ส่วนพัน	

หมายเหตุ หน่วยเป็นเรียล

ที่มา: “คู่มือประกอบธุรกิจในกัมพูชา” สถานเอกอัครราชทูตไทยนครพนมเปญ,

<http://www.thaibizcambodia.com.kh>

ภาษ้นำเข้า (Import Tax) เป็นภาษีที่เก็บจากสินค้าต่างๆที่นำเข้าซึ่งจัดเก็บตามราคา CIF ในสกุลเงินเรียล โดยแบ่งออกเป็น 4 อัตราคือ

ตารางที่ ก 1.11: อัตราภาษ้นำเข้า

อัตราภาษี	สินค้า
0%	วัตถุดิบและสินค้าจำเป็น
7%	สินค้าชั้นกลาง
15%	เครื่องจักรและอุปกรณ์
35%	สินค้าฟุ่มเฟือย

ที่มา: “คู่มือประกอบธุรกิจในกัมพูชา” สถานเอกอัครราชทูตไทยนครพนมเปญ,

<http://www.thaibizcambodia.com.kh>

สำหรับผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมจัดเก็บตามอัตราที่รัฐบาลกำหนดคือร้อยละ 15 สำหรับน้ำมันดีเซลและร้อยละ 35 สำหรับน้ำมันเบนซิน สินค้าที่ได้รับการยกเว้นการจัดเก็บภาษ้นำเข้ามีดังนี้สินค้าที่ผลิตตามโครงการส่งเสริมการลงทุนที่ได้รับอนุมัติจาก CDC ทรัพย์สินที่ขนย้ายตามปกติของบุคคลทั่วไปสินค้าที่ได้รับการยกเว้นตามข้อตกลงระหว่างประเทศสินค้าเพื่อการบริจาคการให้ความช่วยเหลือหรือทำบุญสินค้าที่เกี่ยวข้องกับพิธีแต่งงานหรืองานศพสินค้าประเภทยาฆ่าแมลงยากำจัดศัตรูพืชและเครื่องจักรที่ใช้ในการเกษตร (ยกเว้นรถแทรกเตอร์) ภาษีส่งออก ปัจจุบันไม่มีการจัดเก็บสำหรับสินค้าทั่วไปยกเว้นสินค้าบางประเภทดังนี้

ตารางที่ ก 1.12: อัตราภาษีส่งออก

อัตราภาษี	สินค้า
0%, 5% และ 10%	ไม้แปรรูป (อัตราแตกต่างกันขึ้นอยู่กับชนิดของไม้)
10%	ผลิตภัณฑ์ยางพารา
0% และ 10%	ปศุสัตว์
0%, 10% และ 50%	อัญมณี

ที่มา: “คู่มือประกอบธุรกิจในกลุ่มพหุฯ” สถานเอกอัครราชทูตไทยนครพนมเปญ,
<http://www.thaibizcambodia.com.kh>

ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา (Personal Income Tax) ต้องชำระตามอัตราเพิ่มของเงินได้ประจำปีดังนี้

ตารางที่ ก 1.13: อัตราภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา

เงินได้สำหรับคิดภาษีประจำปี (เรียล)	อัตราภาษี
ต่ำกว่า 750,000	0%
750,000-1,000,000	5%
1,000,001-10,000,000	10%
10,000,001-20,000,000	15%
เกิน 20,000,000	20%

ที่มา: “คู่มือประกอบธุรกิจในกลุ่มพหุฯ” สถานเอกอัครราชทูตไทยนครพนมเปญ,
<http://www.thaibizcambodia.com.kh>

ภาษีเงินได้นิติบุคคลหรือภาษีกำไร (Tax on Profit)

ตารางที่ ก 1.14: อัตราภาษีจำแนกตามธุรกิจ

ประเภทธุรกิจ	อัตราร้อยละ
ธุรกิจด้านกฎหมาย	20
ธุรกิจการผลิตน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ การสำรวจ ขุด ค้นทรัพยากรธรรมชาติ	30
ธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนที่ได้รับอนุมัติ ระหว่างปี 2003-2008	9
ธุรกิจที่ได้รับการยกเว้นภาษีจากคณะกรรมการการ ลงทุน (ไม่เกิน 8 ปี)	0
ธุรกิจประกันภัยที่รับประกันความเสี่ยงด้านการ ลงทุนในกลุ่มพหุฯ	5

ที่มา: “คู่มือประกอบธุรกิจในกลุ่มพหุฯ” สถานเอกอัครราชทูตไทยนครพนมเปญ,
<http://www.thaibizcambodia.com.kh>

กรณีนิติบุคคล (Corporation) จำแนกตามกิจการดังนี้

ตารางที่ ก 1.15: อัตราภาษีนิติบุคคล

อัตราภาษี	กิจการ
0%-20%	บุคคลมีภูมิลำเนาในกัมพูชา
0%	ที่ได้รับสิทธิยกเว้นภาษีจาก CDC
5%	ประกันภัย ((เก็บจากยอดเบี้ยประกันภัย))
9%	ที่ได้รับการส่งเสริมจาก CDC
20%	มาตรฐานทั่วไป
30%	น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติและทรัพยากรธรรมชาติ

ที่มา: “คู่มือประกอบธุรกิจนักลงทุน” สถานเอกอัครราชทูตไทยณกรุงพนมเปญ,

<http://www.thaibizcambodia.com.kh>

กรณีไม่ใช่นิติบุคคล (Non-Corporation) จัดเก็บในอัตราก้าวหน้าดังนี้

ตารางที่ ก 1.16: อัตราภาษีไม่ใช่นิติบุคคล

อัตราภาษี (%)	กำไร (เรียลต่อปี)
0%	0-6,000,000
5%	6,000,001-15,000,000
10%	15,000,001-102,000,000
15%	102,000,001-150,000,000
20%	มากกว่า 150,000,000

ที่มา: “คู่มือประกอบธุรกิจนักลงทุน” สถานเอกอัครราชทูตไทยณกรุงพนมเปญ,

<http://www.thaibizcambodia.com.kh>

กำหนดการยื่นภาษี ภาษีเงินได้นิติบุคคลหรือกำไรต้องยื่นภายใน 3 เดือนหลังสิ้นปีภาษีซึ่งมาตรฐานของปีภาษีคือตามปฏิทินถึงแม้ปีสิ้นสุดบัญชีอาจแตกต่างภาษีเงินได้นิติบุคคลหรือกำไรจ่ายล่วงหน้า 1% ในแต่ละเดือนกำหนดให้ยื่นในวันที่ 15 ของเดือนถัดไป

ขั้นตอนการจดทะเบียนภาษีเงินได้หรือภาษีกำไร (Tax on Profit)

1. ผู้ประกอบการมีหน้าที่ยื่นขอจดทะเบียนเป็นผู้เสียภาษีต่อ The Large and Medium Taxpayer Bureau (LMTB) กรมสรรพากร (Tax Department) โดยต้องยื่นเพื่อขอรับเลขประจำตัวผู้เสียภาษีภายใน 15 วันหลังจากจดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์
2. เมื่อได้รับเลขประจำตัวผู้เสียภาษีให้ผู้ประกอบการชำระค่าธรรมเนียมภาษีธุรกิจเฉพาะ (Patent Tax) จำนวน 1,140,000 เรียล (ประมาณ 285 USD) หรือแบ่งจ่ายจำนวน 570,000 เรียลในครึ่งปีแรกและครึ่งปีหลังตามลำดับและค่าอากรแสตมป์ (stamp duty) จำนวน 100,000 เรียลจ่ายเข้าบัญชีกรมสรรพากรที่ธนาคารแห่งชาติกัมพูชา (National Bank of Cambodia or NBC)
3. ผู้ประกอบการสามารถขอรับใบแสดงการประกอบธุรกิจเฉพาะและใบแสดงการเป็นผู้เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ซึ่งจะมีผลให้ผู้ประกอบการเป็นผู้ประกอบการกิจการตามกฎหมายตั้งแต่วันเริ่มประกอบกิจการ (วันที่